



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 195] नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 25, 2018/ज्येष्ठ 4, 1940  
No. 195] NEW DELHI, FRIDAY, MAY 25, 2018/JYAISTHA 4, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 मार्च, 2018

सं. टीएमपी/69/2016-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश, 2016 के अधीन एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/69/2016-एनएमपीटी

न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

—

आवेदक

कोरम

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मार्च, 2018 के 19वें दिन पारित)

यह मामला स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश, 2016 के अधीन एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 15 नवम्बर 2016 से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा 01 अगस्त 2016 लागू की जाने वाली महापत्तनों हेतु स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अग्रेषित की थी। तत्पश्चात्, एमओएस ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन नीति निर्देश के रूप में महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश 17 अक्टूबर 2016 के साथ पठित अपने

पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) जारी किया था। उक्त दिशानिर्देश इस प्राधिकरण द्वारा राजपत्र सं. 407 दिनांक 15 नवम्बर 2016 के अधीन अधिसूचित किए गए थे और 21 नवम्बर 2016 को सभी महापत्तन न्यासों को सूचित किया गया था।

3. उक्त दिशानिर्देशों के अनुसरण में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 नवम्बर 2016 द्वारा एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था। एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 15 नवम्बर 2016 में कहीं गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है : -

(i). आज की तारीख में पत्तन के 12 परिचालनात्मक बर्थ हैं, जिसके ब्योरे नीचे तालिका में दिये गए हैं :

#### एनएमपीटी में कार्गो बर्थों के ब्योरे

क्र.सं.	बर्थ	लम्बाई मीटरों में	गहराई मीटरों में	प्रहस्तित कार्गो
1	बर्थ सं. 1	125	7.0	ब्रेक बल्क
2	बर्थ सं. 2	198	10.5	ब्रेक बल्क
3	बर्थ सं. 3	198	10.3	ब्रेक बल्क
4	बर्थ सं. 4	198	9.5	ब्रेक बल्क / लिक्विड अमोनिया / फॉस. एसिड
5	बर्थ सं. 5	198	9.5	ब्रेक बल्क / सीमेंट / खाद्य तेल
6	बर्थ सं. 6	198	9.5	ब्रेक बल्क
7	बर्थ सं. 7	198	9.5	ब्रेक बल्क
8	बर्थ सं. 8	300	12.5	लौह अयस्क (अभियांत्रिक) (केआईओसीएल)
9	बर्थ सं. 9	330	10.5	पीओएल / एलपीजी
10	बर्थ सं. 10	320	14.0	कच्चा तेल / पीओएल
11	बर्थ सं. 11	320	14.0	कच्चा तेल / पीओएल
12	बर्थ सं. 12	320	12.5	पीओएल / रसायन
13	बर्थ सं. 13	350	14.0	द्रव्य कार्गो
14	बर्थ सं. 14	350	14.0	बहुउद्देश्य
15	बर्थ सं. 15	350	14.0	कोयला (यूपीसीएल)

(ii). पत्तन ने वर्ष 2015-16 के दौरान कुल 35.58 मिलियन टन कुल यातायात प्रहस्तित किया था। इस वर्ष और पिछले चार वर्षों के दौरान प्रहस्तित कार्गो के ब्योरे नीचे तालिका में दिये गए हैं : -

#### पत्तन के माध्यम से कार्गो यातायात (मिलियन टनों में)

घटक	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
पीओएल, कच्चा तेल और उत्पाद	22.245	24.301	24.647	22.972	23.931
लौह अयस्क	3.036	2.616	3.123	1.555	0.506
तैयार उर्वरक	0.804	0.519	0.454	0.649	0.732
उर्वरक कच्चा माल	0.021	0.017	0.050	0.055	0.079
कोयला ताप	1.390	2.553	2.928	2.726	3.319
कोयला कोकिंग	2.632	4.358	5.420	5.452	3.050
कंटेनर	0.645	0.692	0.747	0.921	1.105
कंटेनर (1000 टीईयू में)	(45)	(48)	(50)	(63)	(76)
अन्य	2.168	1.980	1.996	2.236	2.860
कुल	32.941	37.036	39.365	36.566	35.582

(iii). (क). उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि कच्चा तेल और पीओएल यातायात ज्यादातर पांच वर्षों की अवधि में एकसमान रही है। लौह अयस्क यातायात और उर्वरक में गिरावट रही है, परन्तु कोयला यातायात में धीरे-धीरे वृद्धि हुई है। कंटेनर यातायात में सराहनीय वृद्धि है।

(ख). कच्चा तेल, पीओएल और उत्पाद बर्थ संख्या 9, 10, 11, 12 और 13 पर प्रहस्तित किए जाते हैं। लौह अयस्क केआईओसीएल द्वारा बर्थ संख्या 8 पर प्रहस्तित किया जाता है। हालांकि यह बर्थ संख्या 8 केआईओसीएल द्वारा लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए समर्पित बर्थ है, परन्तु पत्तन द्वारा यह बर्थ कोयला, उर्वरक, खनिज, चूनापत्थर आदि जैसे शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए इस्तेमाल किया जाता है।

- (ग). उर्वरक और कोयला बर्थ संख्या 14 पर प्रहस्तित किए जाते हैं। बर्थ संख्या 15 निजी परिचालक यूपीसीएल को उनके ताप बिजली संयंत्र के लिए कोयला का प्रहस्तन करने के लिए दिया गया है। ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनर बर्थ संख्या 1 से 4 और 6 तथा 7 पर प्रहस्तित किए जाते हैं। बर्थ संख्या 5 सीमेंट प्रहस्तन के लिए समर्पित बर्थ है और टैंक तक पाइपलाइन कनेक्शन के माध्यम से खाद्य तेल जैसे द्रव्य कार्गो के लिए है।
- (घ). उपर्युक्त परिदृश्य दर्शाता है कि स्टीवडोरों के लिए आवश्यकता केवल उन कार्गो के लिए होती है जो बर्थ संख्या 1 से 4, 6, 7, 8 और 14 पर प्रहस्तित किए जाते हैं। बर्थ संख्या 8 पर प्रहस्तित बल्क कार्गो केवल उस अवधि तक जारी रहेगा जब तक बर्थ को कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निजीकृत नहीं किया जाता है।

(iv). कार्गो प्रहस्तन :

- (क). पीओएल तथा अन्य लिक्विड कार्गो को छोड़कर, शुष्क बल्क कार्गो प्रमुख कार्गो है। मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों में, शुष्क बल्क कार्गो को 12 प्रमुख समूहों के अधीन वर्गीकृत किया गया है। तदनुसार, पत्तन द्वारा प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो इस समूह के अनुसार पृथक्कृत किया गया है और नीचे तालिका में प्रस्तुत किया गया है। यह पत्तन द्वारा प्रहस्तित केवल उन कार्गो के ब्योरे देता है और निजी परिचालक द्वारा प्रहस्तित कार्गो शामिल नहीं होता है। वैसे ये कार्गो सामान्य तौर पर बर्थ 1 से 4, 6, 7, 8 और 14 पर प्रहस्तित किए जाते हैं।

(ख). 2013-16 के दौरान प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो

(टनों में)

क्र.सं.	कार्गो	2013-14	2014-15	2015-16	बर्थ संख्या पर प्रहस्तित
1	तैयार उर्वरक	4,54,286	6,49,272	7,32,476	2,3,4,6,7,8, 14
2	उर्वरक कच्चा माल	49,663	82,360	79,320	2,3,7,14
3	खाद्यान्न	एफजी 1,17,250	मक्का 6600	पशु चारा 10,000 गेहूँ 27,000	2,3,4
4	गैर कोकिंग कोयला ताप	--	--	--	--
5	कोकिंग कोयला	54,20,386	54,51,942	30,50,198	2,3,6,7,8,14
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सद्रित, जिंक अयस्क	आईओएफ 16,57,552 जीवाईपी 2,46,320 बेन्ट. 40,275	आईओएफ 8,19,530 आईओएफ (जेएसडब्ल्यू) 1,55,995 आईओएल 82500 जीवाईपी 3,40,872 बेन्ट. 41,764 बाक्साइट 84,100	आईओएफ 1,28,940 जीवाईपी 3,30,178 बेन्ट. 60,000 लेटराइट 17,664	2,3,6,7,,8,14
7	टुकड़े टुकड़े कबाड़	--	--	--	--
8	भारी मेल्टिंग कबाड़ (एचएमएस)	--	--	--	--
9	अन्य अयस्क और खनिज	--	--	--	--
10	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क	एलएस 55,110 सोडा 3250	एलएस 27,500 सोडा 2859	सोडा 7629	1,2,3,8
11	नमक	--	--	--	--
12	अल्युमिनियम कच्चा लौह पिंड और समान शुष्क बल्क कार्गो	--	--	--	--
	कुल	80,44,092	77,36,016	44,43,405	

- (ग). उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि पत्तन दिशानिर्देशों में दिए गए 12 कार्गो समूहों में से केवल 7 कार्गो समूहों का प्रहस्तन करता है। उनमें से कोकिंग कोयला का प्रमुख प्रतिशत है और उसके बाद लौह अयस्क फाइन्स और अन्य खनिज हैं।

- (घ). पत्तन द्वारा प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो मिलियन टनों की श्रृंखला में बहुत कम है। पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित ब्रेक बल्क कार्गो के प्रकार और मात्रा के ब्योरे नीचे तालिका में दिए गए हैं : -

**2013-2016 के दौरान प्रहस्तित ब्रेक बल्क कार्गो**

क्र.सं.	समूह	2013-14	2014-15	2015-16	बर्थ संख्या पर प्रहस्तित
1	बैग कार्गो	--	--	--	--
2	जम्बो बैग	--	--	--	--
3	लौह एवं इस्पात कोइलें और स्लैब	--	--	--	--
4	लौह एवं इस्पात पाइप, ट्यूबें, प्लेटे	--	14,960	--	1,2,3,4,6,7,14
5	लकड़ी के लट्ठे नरम	--	--	--	--
6	लकड़ी के लट्ठे कठोर	3,19,733	68,366	5139	3,6,7,14
7	ग्रेनाइट और मारबल्स	13,224	10,528	1,44,391	1,2,3,4,6,8,14
8	खाली कंटेनर	--	--	--	--
9	कंटेनर लदे हुए	7,47,197*	9,21,132*	11,05,153*	1,2,3,4,6,7,14
10	परियोजना कार्गो	--	--	--	--
11	मोटर वाहन आरओ आरओ से इतर	--	--	--	--
12	मशीनरी और मशीन पुर्जे	30,338	मशीनरी 14,295 भवन निर्माण सामग्री 2150	64,399	1,2,3,4,6,7,14
	कुल	11,10,492	10,31,401	13,19,082	

- (ङ). उपर्युक्त तालिका दर्शाती है कि प्रमुख ब्रेक बल्क कार्गो कंटेनर, लकड़ी, ग्रेनाइट और मशीनरी पुर्जे हैं। शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के प्रहस्तन की पद्धति को प्रयुक्त प्रहस्तन उपस्कर के प्रकार का निर्धारण करने और विभिन्न कार्गो के भंडारण के लिए प्रयुक्त भंडारण के प्रकार के लिए अध्ययन किए जाने की आवश्यकता है।

- (व). अंगीकृत कार्गो प्रहस्तन पद्धतियां :

- (क). शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन

- (i). उर्वरक और एफआरएम तथा खाद्यान्न :

उर्वरक अथवा उर्वरक कच्चा माल अथवा खाद्यान्न तीन विभिन्न साधनों द्वारा जलयानों से उतारे जाते हैं। एक जलयान क्रेन का उपयोग है, दूसरा बर्थ संख्या 2, 3, 4, 6 और 7 में पत्तन स्वामित्व वाली 64 टन क्षमता वाली हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) का उपयोग है। तीसरा 100 टन क्षमता की निजी एचएमसी का उपयोग करते हुए बर्थ संख्या 14 पर प्रहस्तन है। उतारा गया कार्गो भंडारण यार्ड/शेड पर ले जाने के लिए परिवहन किए जाने हेतु सीधे टिप्पर पर लादा जाता है। एक पे लोडर कार्गो की लदाई के लिए प्रयुक्त किया जाता है जोकि छलक जाता है अथवा कई बार कार्गो पे लोडर के उपयोग के साथ बाद में टिप्परो पर लदाई के लिए घाट पर डमप भी किया जाता है।

ये सभी तीन कार्गो बन्द शेडों में भंडारित किए जाते हैं जोकि बर्थों से लगभग 600 मीटर स्थित हैं। वे सभी बर्थों से एक किलोमीटर से कम दूरी पर स्थित हैं। शेडों में, 20 टन क्षमता की पोकलेन कार्गो की डिलीवरी लेने के लिए आने वाले ट्रकों और कार्गो की स्टेकिंग दोनों के लिए इस्तेमाल की जाती है।

- (ii). कोकिंग कोयला :

कोकिंग कोयला 100 टन एचएमसी का इस्तेमाल करते हुए बर्थ संख्या 14 पर जलयान से उतारा जाता है जोकि निजी परिचालकों से संबंधित है। कोयले की अधिकांश मात्रा इस बर्थ पर प्रहस्तित की जाती है। शेष मात्रा 64 टन एचएमसी अथवा जलयान क्रेनों का इस्तेमाल करते हुए बर्थ संख्या 2, 3, 6 और 7 पर प्रहस्तित किया जाता है। कोयला खुले भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है जोकि एक किलोमीटर से अधिक है। कोयला 40 टन पे लोडर द्वारा भंडारण यार्ड में प्रहस्तित किया जाता है।

- (iii). लौह अयस्क फाइनस और अन्य अयस्क :

इन कार्गो का प्रहस्तन उर्वरक प्रहस्तन के लिए अंगीकृत प्रहस्तन पद्धति के समान है।

- (iv). चूनापत्थर, डोलोमाइट और अन्य समान कार्गो :

इन कार्गों का प्रहस्तन कोकिंग कोयला हेतु अंगीकृत प्रहस्तन पद्धति के समान है।

- (v). संक्षेप में, 64 टन एचएमसी द्वारा जलयान से तट प्रहस्तन के लिए अंगीकृत कार्यपद्धतियां निम्नलिखित हैं : -

**बल्क कार्गों के लिए प्रहस्तन कार्यपद्धतियां**

क्र.सं.	कार्गो समूह (जीएल में)	जलयान से तट	घाट पर	घाट से भंडार	भंडारण यार्ड/शैड पर
1	1, 2, 3	64 टन एचएमसी	20 टन प्रति लोडर	20 टन टिप्पर्स	20 टन पोकलेन
2	1, 2, 3	100 टन एचएमसी	20 टन प्रति लोडर	20 टन टिप्पर्स	20 टन पोकलेन
3	5, 6, 10	64 टन एचएमसी	20 टन प्रति लोडर	20 टन टिप्पर्स	40 टन पोकलेन
4	5, 6, 10	100 टन एचएमसी	20 टन प्रति लोडर	25 टन टिप्पर्स	40 टन पोकलेन

- (ख). ब्रेक बल्क कार्गों प्रहस्तन

पत्तन पर प्रहस्तित केवल बहुत कम ब्रेक बल्क कार्गों हैं। कंटेनरों को छोड़कर, पत्तन लौह और इस्पात, लकड़ी, ग्रेनाइट और कुछ मशीनरी पुर्जों का प्रहस्तन करता है।

- (i). कंटेनर:

कंटेनर परंपरागत पद्धति से प्रहस्तित किए जाते हैं। जलयान से तट परिचालन के लिए 64 टन एचएमसी अथवा जलयान क्रेन दोनों में से किसी एक का इस्तेमाल किया जाता है। घाट से स्टेक यार्ड तक कंटेनरों का आवागमन रीच स्टेकर तथा एफएलटी द्वारा किया जाता है क्योंकि यार्ड घाट के करीब है। यार्ड में प्राप्ति और डिलीवरी परिचालन भी रीच स्टेकर अथवा एफएलटी द्वारा किया जाता है।

- (ii). लौह और इस्पात, मशीनरी पुर्जे :

ये कार्गो जलयान क्रेन का इस्तेमाल करते हुए उतारे जाते हैं और 20 टन क्षमता के ट्रैक्टर ट्रेलरों का इस्तेमाल करते हुए भंडारण यार्ड में ले जाये जाते हैं। कार्गो की डिलीवरी तथा उतराई एवं स्टेकिंग 12 टन क्षमता की मोबाइल क्रेन द्वारा किया जाता है। भंडारण यार्ड बर्थों के बहुत करीब है।

- (iii). ग्रेनाइट और लकड़ी :

प्रहस्तन लौह तथा इस्पात कार्गों के समान है। केवल अन्तर यह है कि भंडारण यार्ड दूर है और दूरी एक किलोमीटर से अधिक है।

ब्रेक बल्क कार्गों के प्रहस्तन के लिए अंगीकृत प्रहस्तन कार्यपद्धतियों को नीचे सारबद्ध किया गया है :

**ब्रेक बल्क कार्गों के लिए प्रहस्तन कार्यपद्धतियां**

क्र.सं.	कार्गो समूह (जीएल में)	जलयान से तट	घाट पर	घाट से भंडार	भंडारण यार्ड/शैड पर
1	3,4,12	जलयान क्रेन		20 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	12 टन मोबाइल क्रेन
2	6, 7	जलयान क्रेन		20 मोबाइल क्रेन	12/20 टन मोबाइल क्रेन
3	9	जलयान क्रेन, 64 टन एचएमसी		40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर	रीच स्टेकर, एफएलटी

- (vi). कार्गों प्रहस्तन उत्पादकता :

- (क). प्रति पाली प्रति गैंग अथवा हुक प्रहस्तित टनभार के रूप में अभिव्यक्त कार्गों प्रहस्तन उत्पादकता उत्पादकता में योगदान करने वाले कारकों में विभिन्नताओं के संदर्भ में बहुत ही व्यापक हो सकती है। दिशानिर्देश बल्क कार्गों प्रहस्तन हेतु एवं ब्रेक बल्क कार्गों प्रहस्तन हेतु उत्पादकता के लिए मानक मूल्य उपलब्ध करवाते हैं। तथापि, मंत्रालय ने 'महापत्तनों के लिए शुष्क बल्क कार्गों हेतु बर्थिंग नीति, 2016' भी जारी की है, जिसमें केवल शुष्क बल्क कार्गों के लिए उत्पादकता की गणना हेतु प्रक्रिया निर्धारित की गई है। यह ब्रेक बल्क कार्गों प्रहस्तन के लिए ऐसी प्रक्रियाओं के लिए नहीं है। इसलिए ब्रेक बल्क कार्गों के लिए स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंड यथावत् अनुसरित किए जाएंगे। शुष्क बल्क कार्गों के मामले में ऐसे मूल्यों को अंगीकृत करना संभव नहीं होगा जो

बर्थिंग नीति में निर्धारित प्रक्रियाओं का अनुसरण करते हुए निर्धारित की जाएगी। कारण यह है कि उत्पादकता मूल्य घटक वार, बर्थ वार, जलयान प्रकार वार गणना किए जाएंगे। वैसे इसमें इतने मूल्य हैं जितने भिन्न हैं। इन सभी भिन्नताओं के साथ प्रशुल्क मदे निर्धारित करना संभव नहीं होगा। इसलिए, बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक मूल्यों को अंगीकृत करने और जहां तक संभव हो सुधार करने का प्रस्ताव किया है।

(ख). प्राप्त की गई और प्रस्तावित उत्पादकता :

पत्तन द्वारा प्राप्त बर्थ दिवस उत्पादकता जलयान तथा टट के बीच कार्गो के लदाई तथा उतराई परिचालन में प्रयुक्त उपस्कर के प्रकार के संदर्भ में भिन्न है। यह प्रहस्तित कार्गो के प्रकार से भी भिन्न है, मुख्य भिन्नता बल्क और ब्रेक बल्क के बीच रही है। बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वर्ष 2015-16 के दौरान अर्जित उत्पादकता का विश्लेषण किया गया है और नीचे दिया गया है :

(i). बल्क कार्गो प्रहस्तन :

(क). बर्थ संख्या 1 से 4, 6 से 8 और 14 में, ग्रेब संलग्नकों के साथ जलयान क्रेन बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोग की जाती हैं। बर्थ संख्या 1 से 4, 6 और 7 के अलावा, 64 टन क्षमता की एचएमसी भी प्रयुक्त की गई है। वर्ष 2015-16 के दौरान अर्जित उत्पादकता नीचे तालिकाओं में दी गई है :-

जलयान ग्रेब का उपयोग करते हुए बल्क कार्गो प्रहस्तन की उत्पादकता

कार्गो	टनों में प्रति गैंग प्रति पाली बर्थ संख्या में प्रहस्तित टनभार								
	1	2	3	4	6	7	8	14ई	14डब्ल्यू
उर्वरक	--	903	---	--	---	407	1205	---	---
एफआरएम	--	---	---	--	---	927	---	735	3356
खाद्यान्न	--	---	709	--	---	---	---	---	---
गैर कोकिंग कोयला	--	---	---	--	---	1400	1780	2006	1666
कोकिंग कोयला	--	---	---	--	1469	1132	1799	1586	1367
लौह अयस्क फाइन्स, बेन्टोनाइट, जिप्सम आदि	--	---	---	--	1184	1477	1605	1568	1389
चूनापत्थर	--	---	---	--	---	---	1480	---	---

एचएमसी का उपयोग करते हुए बल्क कार्गो प्रहस्तन की उत्पादकता

कार्गो	टनों में प्रति गैंग प्रति पाली बर्थ संख्या में प्रहस्तित टनभार								
	1	2	3	4	6	7	8	14ई	14 डब्ल्यू
उर्वरक	---	1702	1880	2500	2043	---	-	---	3144
एफआरएम	---	2225	---	---	---	1919	-	---	2750
खाद्यान्न	---	---	2500	---	---	---	-	---	---
	71								
गैर कोकिंग कोयला	---	---	---	---	---	3071	-	3150	4395
कोकिंग कोयला	---	---	2460	---	2290	2843	-	---	3416
लौह अयस्क फाइन्स, बेन्टोनाइट, जिप्सम आदि	---	---	---	---	---	2892	-	---	4675
चूनापत्थर	---	---	---	---	---	---	-	---	---

उपर्युक्त दो तालिकाएं जलयान क्रेनों तथा एचएमसी के उपयोग से प्रहस्तन के लिए अलग-अलग प्रहस्तित कार्गो के लिए पत्तन द्वारा अर्जित उत्पादकता देती हैं।

(ख). बर्थिंग नीति में उल्लिखित प्रक्रिया के अनुसार परिकलित उत्पादकता नीचे तालिका में दी गई है :

बर्थिंग नीति के अनुसार बल्क कार्गो प्रहस्तन की उत्पादकता

क्र.सं.	घटक	100 टन एमएचसी			64 टन एमएचसी			जलयान क्रेन		
		पेनामेक्स	सुपरमेक्स	हैडीमेक्स	पेनामेक्स	सुपरमेक्स	हैडीमेक्स	पेनामेक्स	सुपरमेक्स	हैडीमेक्स
1	ताप कोयला	4790	4590	4496	2395	2295	2248	1347	1291	1265
2	कोकिंग कोयला	4790	4590	4496	2395	2295	2248	1347	1291	1265

3	पिट कोक	4959	4752	4655	2479	2376	2328	1395	1337	1309
4	मेट कोक	4564	4374	4285	2282	2187	2142	1284	1230	1205
5	यूरिया	4508	4320	4232	2254	2160	2116	1268	1215	1190
6	डीएपी	4508	4320	4232	2254	2160	2116	1268	1215	1190
7	एमओपी	3874	3713	3637	3099	2970	2909	1743	1671	1637
8	सल्फर	3944	3780	3703	3155	3024	2962	1775	1701	1666
9	जिप्सम	5071	4860	4761	4057	3888	3809	2282	2187	2142
10	चूनापत्थर	5353	5130	5025	4282	4104	4020	2409	2309	2261
11	बेन्टोनाइट	5409	5184	5078	2705	2592	2539	1521	1458	1428
12	रीक फास्फेट	4508	4320	4232	3606	3456	3385	2029	1944	1904
13	उर्वरक	4508	4320	4232	2254	2160	2116	1268	1215	1190
14	लोह अयस्क फाइन्स	9157	8775	8596	7325	7020	6877	3296	3159	3095
15	खाद्यान्न	3381	3240	3174	1690	1620	1587	951	911	893

- (ग). दिशानिर्देश विभिन्न घटकों के लिए बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए मानक मूल्य भी देते हैं। दिशानिर्देशों में यथा दी गई तालिका नीचे पुनः प्रस्तुत की गई है।

**बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंड :**

कार्गो समूह सं.	कार्गो	टनों में मानदंड प्रति हुक प्रति पाली	हुकों की औसत सं. प्रति पाली
1	तैयार उर्वरक	900	3
2	उर्वरक कच्चा माल (एफआरएम)	810	3
3	खाद्यान्न	660	3
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	1000	4
5	कोकिंग कोयला	900	4
6	लोह अयस्क, लौह अयस्क गुडिटकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर संद्रित, सीसा और जिंक अयस्क	1460	4
7	टुकड़े टुकड़े स्क्रेप	700	3
8	हैवी मेल्टिंग स्क्रेप (एचएमएस)	360	3
9	अन्य अयस्क और खनिज	870	3
10	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	1080	3
11	नमक	1000	4
12	अल्यूमीनियम और कच्चा लौह पिंड और समान शुष्क बल्क कार्गो	1120	3

- (घ). ऊपर दिए गए मानक ग्रैब संलग्नकों के साथ जलयान क्रेन का उपयोग करते हुए बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए है। तथापि, दिशानिर्देशों ने विभिन्न क्षमता के साथ एचएमसी के उपयोग से बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए कोई मानदंड विनिर्दिष्ट नहीं किए हैं।
- (ङ). एचएमसी का उपयोग अब बहुत से महापत्तनों में प्रचलित है। पिछले कुछ वर्षों में, कार्गो प्रहस्तन में एचएमसी के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के समय, टीएमपी एचएमसी की उत्पादकता के लिए अंगीकृत किए जाने वाले कुछ मानदंड लेकर आया था। 100 टन क्षमता की एचएमसी के लिए, अंगीकृत मानदंड 12,500 टन प्रति एचएमसी प्रतिदिन है। कांडला पत्तन के मामले में, 60 टन एचएमसी के लिए अंगीकृत मानदंड 10,000 टन प्रतिदिन है। इन पहलुओं को बदलते हुए, 60 टन (एनएमपीटी) में यह 64 टन) और 100 टन एचएमसी के लिए अंगीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित मानदंड क्रमशः 3400 और 4200 टन हैं।

- (ii). ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन :

- (क). ब्रेक बल्क बर्थ संख्या 1, 2, 3, 6, 7, 8, 14ई और 14डब्ल्यू में प्रहस्तित किया जाता है। 12 कार्गो समूहों में से, केवल चार कार्गो समूह कंटेनरों के अलावा प्रहस्तित किए जाते हैं। इसके अलावा, निकट भविष्य में लौह तथा स्टील कार्गो के आने की संभावना हो सकती है। इसलिए, लौह तथा स्टील कार्गो पर भी विचार करने का प्रस्ताव किया गया है जोकि दिशानिर्देशों के समूह संख्या 3 और 4 के अधीन आते हैं। इन 4 कार्गो समूहों जो अब प्रहस्तित किए जाते हैं, के लिए वर्ष 2015-16 के दौरान अर्जित उत्पादकता तालिका में दी गई है।

## ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन की उत्पादकता

कार्गो ( b	उत्पादकता टनों में प्रति हुक प्रति पाली बर्थ में								
	1	2	3	4	6	7	8	14 E	14 W
बैग कार्गो b	---	356	108	---	---	---	---	---	---
लकड़ी कठोर	---	---	---	---	326	---	---	---	---
ग्रेनाइट्स	2837	940	---	---	---	---	---	624	---
मशीनरियाँ	690	---	1166	---	901	1202	128	---	764

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंड निम्नवत् है : —

कार्गो समूह सं.	कार्गो	उत्पादकता मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1	बैग कार्गो	330
2	जम्बो बैग	560
3	लौह तथा स्टील — कोइलें और स्लैब	1360
4	लौह तथा स्टील — पाइप, ट्यूबें, प्लेटें	280
5	लकड़ी नरम	320
6	लकड़ी कठोर	480
7	ग्रेनाइट्स और मारबल्स	500
8	कंटेनर खाली	200
9	कंटेनर लदे हुए	1050
10	परियोजना कार्गो	कार्गो एक ही प्रकार के नहीं हैं और वे विभिन्न आकार, आकृति और भार में आते हैं। प्रति पाली आधार पर निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किन्हीं पत्तनों द्वारा अर्जित उत्पादकता पर आधारित है। लागत एक पाली के लिए इन कार्गो के प्रहस्तन हेतु परिगणित की जाएगी।
11	आरओआरओ से इतर मोटर वाहन	
12	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे	

(ग). बैग कार्गो के लिए निर्धारित उत्पादकता मानदंड 330 टन प्रति हुक प्रति पाली है। यह बर्थ संख्या 2 में अर्जित 356 टन के मूल्य से तुलना करता है। इसलिए, दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मूल्य विशेष बदलावों के साथ अंगीकृत किया जाएगा जहां यह जरूरी हो जाएगा।

(vii). स्टीवडोरिंग के लिए पूंजी तथा परिचालन लागत का निर्धारण :

(क). पूंजी लागत :

दशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि स्टीवडोरिंग परिचालन में कोई पूंजी लागत शामिल नहीं है क्योंकि अवसंरचना में कोई निवेश नहीं है। कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की तैनाती के लिए किया गया निवेश उपस्कर किराया लागत के रूप में गिनती किया जाना है। इसलिए पूंजी लागत पर विचार नहीं किया गया है।

(ख). परिचालन लागत :

दशानिर्देशों के अनुसार, परिचालन लागत निम्नलिखित चार श्रेणियों के अधीन निर्धारित की जानी है :

(i). उपस्कर किराया लागत

(ii). लेबर लागत

(iii). परिचालनात्मक उपरिव्यय

(iv). प्रशासनिक उपरिव्यय

परिचालन लागत बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए अलग-अलग परिगणित की गई है।



(ग). बल्क कार्गो प्रहस्तन :

- (i). वर्तमान में पत्तन द्वारा केवल 7 बल्क कार्गो समूह प्रहस्तित किए जाते हैं। प्रहस्तन की पद्धति और प्रयुक्त उपस्कर पर पहले ही चर्चा की गई है। उपस्कर जो किराया प्रभारों की गणना के लिए सुविचारित किए जाएंगे वे दिशानिर्देशों के आधार पर होंगे और इन उपस्करों के लिए किराया प्रभार नीचे तालिका में दिये गए हैं : —

## उपस्कर के लिए किराया प्रभार

कार्गो	जलयान बोर्ड उपस्कर सहित एसटीएस के लिए अपेक्षित उपस्करों हेतु किराया प्रभार (रु. में/पाली)			अभ्युक्तियाँ
	जलयान क्रेन के साथ	64 टन एचएमसी के साथ	100 टन एचएमसी के साथ	
उर्वरक	40250	179444	223034	ब्योरे गणना पत्रक में दिए गए हैं।
एफआरएम	40250	179444	223034	
खाद्यान्न	40250	179444	223034	
गैर कोकिंग कोयला	40250	179444	223034	
कोकिंग कोयला	40250	179444	223034	
लौह अयस्क, लौह अयस्क गुटिटकाएं, बेन्टोनाइट, जिप्सम, बाक्साइट आदि	40250	179444	223034	
चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि	40250	179444	223034	

(ii). लेबर लागत :

- (क). दिशानिर्देश विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए लेबर की तैनाती हेतु मानदंड उपलब्ध करवाते हैं। निर्धारित मानदंड नीचे पुनः प्रस्तुत किए गए हैं।

## दिशानिर्देशों में लेबर के लिए निर्धारित मानदंड

समूह सं.	कार्गो	जनशक्ति आवश्यकता के लिए मानदंड				
		टिडल प्रति पाली	सिग्नलमैन प्रति हुक	मजदूर प्रति हुक	परिचालक प्रति उपस्कर	हुकों की सं. प्रति पाली
1	तैयार उर्वरक	0	1	0	1	3
2	एफआरएम	0	1	0	1	3
3	खाद्यान्न	0	1	0	1	3
4	गैर कोकिंग कोयला	0	1	0	1	4
5	कोकिंग कोयला	0	1	0	1	4
6	लौह अयस्क, गुटिटकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, जिप्सम आदि	0	1	0	1	4
7	टुकड़े टुकड़े स्क्रेप	0	1	0	1	3
8	हैवी मेल्टिंग स्क्रेप	0	1	0	1	3
9	अन्य अयस्क और खनिज	0	1	0	1	3
10	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत आदि	0	1	0	1	3
11	नमक	0	1	0	1	4
12	अल्यूमीनियम और कच्चा लौह पिंड आदि	0		0	1	3

विभिन्न बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए जनशक्ति लागत मानदंडों में निर्धारित जनशक्ति की संख्या तथा प्रकार हेतु परिगणित की जाती है। विभिन्न श्रेणी की लेबर की लागत अब प्रचलित लागत के आधार पर है।

जिसमें मूल लागत और भत्ते शामिल हैं और प्रोत्साहनों के माध्यम से पीस दर तथा अन्य अर्जनों को लेखांकित किया जाता है।

- (ख). तथापि, एनएमपीटी में अनुसरित पद्धति प्रति टन लेवी के रूप में लेबर की लागत वसूल करने के लिए है। यह लेवी टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दर के अनुसार है और दरमान में अधिसूचित की गई है। इसके अलावा, ऑन बोर्ड स्टीवडोरिंग कार्य तथा तट पर प्रहस्तन कार्य हेतु पत्तन में तैनात लेबर एक समेकित गैंग है जिसमें विभिन्न श्रेणियां शामिल हैं। लेबर का प्रकार और तैनात की जाने वाली संख्या औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 के खंड 12 (3) के अधीन लेबर यूनियनों के साथ हुए समझौते के अनुसार निर्धारित की गई है।

एनएमपीटी में प्रचलित जमीनी वास्तविकताओं का पालन करने के लिए, लेबर की प्रति टन लागत को अपफ्रंट प्रशुल्क गणनाओं में अंगीकृत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। वैसे लेबर के लिए इस गणना में किसी लागत को लेखांकित नहीं किया जाएगा। इस प्रकार लेबर लागत घटक को शामिल किए बिना आखिरकार निर्धारित दर, अब प्रचलित अधिसूचित लेबर लागत शामिल की जाएगी और अंतिम दर निर्धारित की जाएगी।

- (ग). तथापि, इस प्रक्रिया में, प्रति टन लागत स्टीवडोरिंग लागत की गणना के लिए पूरी तरह से नहीं जोड़ी जा सकती, टन लेवी के अनुसार, ऑन बोर्ड और तट पर दोनों पर सम्पूर्ण लेबर गैंग की तैनाती पर आधारित है। इसलिए, इस प्रति टन लेबर लागत को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के बीच प्रमाजित करना होगा। गैंग संघटन और श्रेणियों तथा प्रत्येक श्रेणी में तैनात लेबरों की संख्या पर विचार करते हुए, कुल लेबर लागत को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के बीच एकसमान रूप से प्रमाजित करने का प्रस्ताव किया गया है।

- (घ). इसके अलावा, प्रति टन लेबर लागत दरमान में विभिन्न घटकों के लिए दी गई है। दरमान में कुल 44 सूचीबद्ध श्रेणियां हैं, जिनमें से 13 ब्रेक बल्क कार्गो और शेष 31 बल्क कार्गो हैं। इन घटकों को बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में दिए गए प्रत्येक 12 समूहों के अधीन हैं। यह कार्यवाही करते समय, यह पाया गया है कि प्रत्येक समूह के अधीन आने वाले घटकों की संख्या 1 से 5 तक भिन्न-भिन्न है। प्रत्येक घटक के प्रहस्तन के लिए, लेबर लागत भिन्न पाई गई है। इसलिए, दिशानिर्देशों में दिए गए कार्गो वर्गीकरण के प्रत्येक समूह के अधीन आने वाले घटकों की प्रति टन लागत के औसत मूल्य को लेने का प्रस्ताव किया गया है। इस दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, लेबर की प्रति टन लागत परिगणित की गई है।

(iii). **परिचालनात्मक उपरिव्यय लागत :**

दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि परिचालनात्मक उपरिव्यय उपस्कर किराये की लागत और लेबर लागत की राशियों के 20 प्रतिशत रूप में गणना किए जाएंगे। तदनुसार, इस लागत की गणना की गई है।

(iv). **प्रशासनिक उपरिव्यय लागत :**

इसके लिए भी, दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि परिचालनात्मक उपरिव्यय उपस्कर किराये की लागत और लेबर लागत की राशियों के 20 प्रतिशत रूप में गणना किए जाएंगे। तदनुसार, इस लागत की गणना की गई है।

(v). **कुल परिचालन लागत :**

कुल परिचालन लागत उपर्युक्त चार लागतों का जोड़ है।

(घ). **ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन :**

ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए परिचालन लागत की गणना उसी तरह से की गई है जैसे बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए की गई थी। तथापि, इस मामले में, कार्गो केवल जलयान क्रेनों के उपयोग द्वारा ही प्रहस्तित किया गया है और लागतें जलयान क्रेनों के उपयोग के साथ विभिन्न ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ही परिगणित की गई हैं।

(viii). **स्टीवडोरिंग लागत :**

(क). **बल्क कार्गो प्रहस्तन :**

- (i). विभिन्न कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग लागत कुल परिचालन लागत और मार्जिन लागतों के जोड़ रूप में निर्धारित की जानी है। मूल्य विभिन्न बल्क कार्गो के लिए गणना किए गए हैं और नीचे तालिका में दिया गया है। तालिका में मूल्य प्रति पाली सेवा प्रदान करने के लिए है।

जलयान क्रेन का उपयोग करते हुए बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग लागत।

समूह सं.	कार्गो	मार्जिन सहित और लेबर के अलावा कुल लागत रु. में	उत्पादकता टनों में प्रति पाली	लागत प्रति टन लेबर के अलावा रु. में	लेबर लागत प्रति टन रु. में	कुल लागत प्रति टन प्रति पाली रु. में
1	उर्वरक	67620	900	75	52	127
2	एफआरएम	67620	810	83	50	133

3	खाद्यान्न	67620	660	102	39	141
4	गैर कोकिंग कोयला	67620	1000	68	28	96
5	कोकिंग कोयला	67620	900	75	39	114
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, जिप्सम, बाक्साइट आदि	67620	1460	46	41	87
10	चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि	67620	1080	63	38	101

- (ii). यही प्रक्रिया पत्तन 64 टन एचएमसी और 100 टन एचएमसी के उपयोग के साथ उपर्युक्त बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग लागत की गणना के लिए अंगीकृत की गई है। मूल्य नीचे दिए गए हैं : -

**एचएमसी का उपयोग करते हुए बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग लागत**

कार्गो समूह	कार्गो	स्टीवडोरिंग लागत प्रति टन 64 टन एचएमसी के उपयोग के साथ	100 टन एचएमसी के उपयोग के साथ स्टीवडोरिंग लागत प्रति टन
1	उर्वरक	97	98
2	एफआरएम	106	107
3	खाद्यान्न	97	98
4	गैर कोकिंग कोयला	94	95
5	कोकिंग कोयला	96	97
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, जिप्सम, बाक्साइट आदि	94	95
10	चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि	95	95

- (iii). स्टीवडोरिंग लागत एचएमसी के उपयोग के साथ बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए निर्धारित की गई है और पहले चर्चा किए गए कार्यनिष्पादन मानदंडों अर्थात् 64 टन और 100 टन एचएमसी के लिए क्रमशः : 3400 टन और 4200 टन प्रति पाली के आधार पर दी गई हैं। इसके अलावा, इन क्रेनों के लिए दरमान में उपलब्ध किराया प्रभार मूल्य उपस्कर किराया लागत पर पहुंचने के लिए अंगीकृत किए गए थे।

**(ख). ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन :**

विभिन्न ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग लागत कुल परिचालन लागत और मार्जिन लागतों के जोड़ रूप में निर्धारित की जानी है जैसे बल्क कार्गो के लिए किया गया है। मूल्य विभिन्न ब्रेक बल्क कार्गो के लिए परिगणित किए गए हैं और नीचे तालिका में दिये गए हैं। तालिका में मूल्य प्रति पाली सेवा उपलब्ध करवाने के लिए है। इसके अलावा, ये मूल्य केवल जलयान क्रेनों के उपयोग के साथ किए गए परिचालन के लिए हैं। यह अनुमान लगाया गया है कि एचएमसी ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात नहीं की गई हैं।

**ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग लागत**

समूह सं.	कार्गो	मार्जिन सहित और लेबर के अलावा कुल लागत रु. में	उत्पादकता टनों में प्रति पाली	लागत प्रति टन लेबर के अलावा रु. में	लेबर लागत प्रति टन रु. में	कुल लागत प्रति टन प्रति पाली रु. में
1	बैग कार्गो	1008	300	3.4	39	43
2	लौह तथा स्टील कोइलें तथा स्लेब	20238	1360	14.9	111	126
3	लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, प्लेटें	20238	400	50.8	111	162
4	लकड़ी कठोर	3360	480	7.0	111	118
5	ग्रेनाइट्स	21000	500	42.0	39	81
6	मशीनरियाँ	8400	900	9.0	126	135

**(ix). तट प्रहस्तन परिचालन :**

स्टीवडोरिंग लागत के निर्धारण के लिए अनुसरित प्रक्रिया तट प्रहस्तन लागत की गणना के लिए अनुसरित की जाएगी।

**(क). पूंजी लागत :**

दिशानिर्देशा निर्धारित करते हैं कि कार्गो प्रहस्तन परिचालन में भी कोई पूंजी लागत शामिल नहीं है क्योंकि बुनियादी ढांचे में कोई निवेश नहीं है। कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की तैनातती के लिए किया गया निवेश उपस्कर किराया लागत के रूप में परिगणित किया जाना है। इसलिए, पूंजी लागत पर विचार नहीं किया गया है।

**(ख). परिचालन लागत :**

दिशानिर्देशों के अनुसार, परिचालन लागत निम्नलिखित चार श्रेणियों के अधीन निर्धारित की जानी है।

**(1).** उपस्कर किराया लागत

**(2).** लेबर लागत

**(3).** परिचालनात्मक उपरिव्यय

**(4).** प्रशासनिक उपरिव्यय

परिचालन लागत बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए अलग-अलग परिगणित किया गया है।

**(i). बल्क कार्गो प्रहस्तन :****(क). उपस्कर किराया लागत :**

उपस्कर किराया लागत स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए सुविचारित बल्क कार्गो के 7 समूहों के लिए ही गणना की जाती है। प्रहस्तन की पद्धति और प्रयुक्त उपस्कर पर पहले ही चर्चा की गई है। उपस्कर जो किराया प्रभारों की गणना के लिए सुविचारित किया जाएगा वो दिशानिर्देशों के आधार पर होगा और इन उपस्करों के लिए किराया प्रभार तट पर बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए नीचे तालिका में दिए गए हैं।

**बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए उपस्कर किराया लागत**

समूह सं.	कार्गो	उपस्कर किराया लागत
1	उर्वरक	71897
2	एफआरएम	70549
3	खाद्यान्न	75989
4	गैर कोकिंग कोयला	77478
5	कोकिंग कोयला	75572
6	लोह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, जिप्सम, बाक्साइट आदि	86244
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि	79002

**(ख). लेबर लागत :**

एनआईटी अवार्ड में तट प्रहस्तन परिचालनों में तैनात लेबर शामिल नहीं किया गया था। इसके अभाव में, दिशानिर्देश ने विनिर्दिष्ट किया था कि लेबर लागत शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए 10 प्रतिशत पर विचार किया जाना है।

जैसाकि पहले दर्शाया गया है, पत्तन ऑन बोर्ड तथा तट पर कार्य करने के लिए समेकित गैंग रूप में कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए लेबर आपूर्ति करता है। यह भी पहले दर्शाया गया था कि पत्तन में प्रचलित जमीनी वास्तविकताओं पर विचार करते हुए लेबर लागत की गणना की पद्धति पहले दर्शाई गई थी। यह भी दर्शाया गया था कि इस प्रकार परिकलित कुल लेबर लागत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के बीच समान रूप से प्रभाजित की जाएगी। इसलिए लेबर लागत जो तट प्रहस्तन परिचालन में लेखांकित की जाएगी वो स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए लेखांकित के समान होगा।

**(ग). उपरिव्यय लागत :**

दिशानिर्देश उपस्कर किराये और परिचालनात्मक उपरिव्ययों के लिए लेबर लागतों के जोड़ का 20 प्रतिशत विनिर्दिष्ट करता है और यही प्रशासनिक उपरिव्ययों के लिए है। मूल्य यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किए गए हैं।

**(घ). परिचालन लागत :**

परिचालन लागत दिशानिर्देशों के अनुसार परिकलित की गई थी।

**(ड). तट प्रहस्तन लागत (जलयान क्रैनों के साथ स्टीवडोरिंग) :**

तट प्रहस्तन लागत पहले निर्धारित परिचालन लागत और मार्जिन के जोड़ रूप में निर्धारित की गई है। मार्जिन दिशानिर्देशों के अनुसार परिचालन लागत का 20 प्रतिशत है। उपर्युक्त प्रक्रियाओं का अनुसरण करते हुए तट प्रहस्तन परिचालन के लिए परिकलित मूल्य नीचे तालिका में दिए गए हैं। ये मूल्य परिदृश्य हैं जब स्टीवडोरिंग परिचालन जलयान क्रैनों के साथ किये जाते हैं।

**बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए तट प्रहस्तन लागत**

क्र.सं.	कार्गो	कुल लागत मार्जिन सहित लेबर के अलावा रु. में	उत्पादकता टनों में प्रति पाली	लागत प्रति टन लेबर के अलावा रु. में	लेबर लागत प्रति टन रु. में	कुल लागत प्रति टन प्रति पाली रु. में
1	उर्वरक	120786	900	134	52.1	186
2	एफआरएम	118522	810	146	50.3	197
3	खाद्यान्न	127662	660	193	38.9	232
4	गैर कोकिंग कोयला	130163	1000	130	27.9	158
5	कोकिंग कोयला	126961	900	141	39.1	180
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, जिप्सम, बाक्साइट आदि	144890	1460	99	40.5	140
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि	132724	1080	123	37.9	161

**(च). तट प्रहस्तन लागत (एचएमसी क्रैनों के साथ स्टीवडोरिंग) :**

तट प्रहस्तन लागत की गणना के लिए अनुसरित प्रक्रिया जब स्टीवडोरिंग परिचालन जलयान क्रैन से किया जाता है, तट प्रहस्तन लागत की गणना के लिए अंगीकृत किया गया है जब स्टीवडोरिंग परिचालन 64 टन और 100 टन एचएमसी के उपयोग से किया जाता है। मूल्य नीचे तालिका में दिए गए हैं।

**बल्क कार्गो प्रहस्तन (एचएमसी) के लिए तट प्रहस्तन लागत)**

क्र.सं.	कार्गो	कुल लागत प्रति टन प्रति पाली रु. में	
		जब स्टीवडोरिंग 64 टन एचएमसी से की जाती है	जब स्टीवडोरिंग 100 टन एचएमसी से की जाती है
1	उर्वरक	106	101
2	एफआरएम	104	99
3	खाद्यान्न	112	107
4	गैर कोकिंग कोयला	89	83
5	कोकिंग कोयला	100	95
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेनटोनाइट, जिप्सम, बाक्साइट आदि	101	96
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि	99	93

**(ii). ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन :****(क). परिचालन लागत :**

बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन लागत की गणना के लिए अनुसरित प्रक्रिया ब्रेक बल्क कार्गो के लिए भी तट प्रहस्तन लागत की गणना के लिए अनुसरित की गई थी।

**(ख). तट प्रहस्तन लागत :**

तट प्रहस्तन लागत कुल परिचालन लागत से मार्जिन को जोड़ते हुए और इसे उत्पादकता मानदंड से विभाजित करते हुए इस प्रकार परिगणित की गई है। इस प्रकार निर्धारित मूल्य तालिका में नीचे दिए गए हैं।

## ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए तट प्रहस्तन लागत

क्र.सं.	कार्गो	कुल लागत मारजिन सहित लेबर को छोड़कर रु. में	उत्पादकता टनों में प्रति पाली	लागत प्रति टन लेबर को छोड़कर रु. में	लेबर लागत प्रति टन रु. में	कुल लागत प्रति टन प्रति पाली रु. में
1	बैग कार्गो	28980	300	97	39	136
2	लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब	128671	1360	95	111	206
3	लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूब प्लेटें	80371	400	201	39	240
4	लकड़ी कठोर	80661	480	168	112	280
5	ग्रेनाइट	83752	500	168	39	207
6	मशीनरियाँ	303807	900	338	125	463

## (x). कंटेनर प्रहस्तन लागत :

दिशानिर्देशों में कंटेनर प्रहस्तन ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन समूह के अधीन आता है और दो समूह दिए गए हैं, एक खाली कंटेनर के प्रहस्तन के लिए और दूसरा लदे हुए कंटेनर के प्रहस्तन के लिए। इसके अलावा, इन दो के लिए उत्पादकता मानदंड टनों में प्रति पाली दिए गए हैं। बजाय यह स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दोनों गतिविधि के लिए प्रति टीईयू प्रहस्तन लागत के रूप में इन दो समूहों के लिए मूल्य उपलब्ध करवाने के लिए यह प्रस्तावित है।

निर्धारित उत्पादकता मानदंड खाली और लदे दोनों प्रहस्तन के लिए 70 टीईयू में परिवर्तित किया गया है। ब्योरे गणना पत्रक में दिए गए हैं। इस आधार पर, कंटेनर प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग लागत परिगणित की गई है।

खाली अथवा लदे कंटेनर प्रहस्तन के लिए तट प्रहस्तन के संबंध में, एक फ्रंट एंड लोडर को लेखांकित किया गया है। यार्ड को परिवहन करने के लिए, खाली तथा लदे कंटेनर प्रहस्तन हेतु दो 20 टन तथा 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर उपयोग किए गए हैं।

उपर्युक्त आधार पर, कंटेनर प्रहस्तन लागत परिगणित की गई है और परिणामी मूल्य नीचे दिए गए हैं।

## कंटेनर प्रहस्तन लागत :

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति टीईयू रु. में	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टीईयू रु. में
1	कंटेनर खाली	575	1441
2	कंटेनर लदे हुए	3015	1565

## (xi). एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क निम्नवत् है : —

## (क). बल्क कार्गो स्टीवडोरिंग प्रभार :

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग लागत प्रति टन रु. में		
		जलयान क्रेन	64 टन एचएमसी	100 टन एचएमसी
1	उर्वरक	127	97	98
2	एफआरएम	133	106	107
3	खाद्यान्न	141	97	98
4	गैर कोकिंग कोयला	96	94	95
5	कोकिंग कोयला	114	96	97
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुडिटकारा, बेनटोनाइट, जिप्सम, बाक्साइट आदि	87	94	95
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि	101	95	95

## (ख). बल्क कार्गो तट प्रहस्तन प्रभार :

क्र.सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन लागत प्रति टन रु. में		
		जलयान क्रेन	64 टन एचएमसी	100 टन एचएमसी
1	उर्वरक	186	106	101
2	एफआरएम	197	104	99
3	खाद्यान्न	232	112	107
4	गैर कोकिंग कोयला	158	89	83
5	कोकिंग कोयला	180	100	95
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुडिटकाएं, बेन्टोनाइट, जिप्सम, बाक्साइट आदि	140	101	96
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि	161	99	93

## (ग). ब्रेक बल्क कार्गो स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभार :

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग लागत प्रति टन रु. में	तट प्रहस्तन लागत प्रति टन रु. में
1	बैग कार्गो	43	136
2	लौह और स्टील कोइलें तथा स्लेब	127	206
3	लौह तथा स्टील पाइप, टयूबें प्लेटें	163	240
4	टिम्बर लट्टे कठोर	118	280
5	ग्रेनाइट्स और मार्बल	81	207
6	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे	135	463
7	कंटेनर खाली	574	1441
8	कंटेनर लदे हुए	2787	1565

## (xii). कार्यनिष्पादन मानदंड :

## (क). बल्क कार्गो के लिए निर्धारित उत्पादकता मानदंड :

कार्गो समूह सं.	कार्गो	मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली	हुकों की औसत सं. प्रति पाली
1	तैयार उर्वरक	900	3
2	उर्वरक कच्चा माल (एफआरएम)	810	3
3	खाद्यान्न	660	3
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	1000	4
5	कोकिंग कोयला	900	4
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुडिटकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर संद्रित, जिंक अयस्क	1460	4
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	1080	3

टिप्पणी : विनिर्दिष्ट मानदंड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दोनों के लिए लागू हैं।

## (ख). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निर्धारित उत्पादकता मानदंड :

कार्गो समूह सं.	कार्गो	उत्पादकता मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1	बैग कार्गो	330
2	जम्बो बैग	560
3	लौह तथा स्टील – कोइलें और स्लेब	1360

4	लौह तथा स्टील – पाइप, ट्यूबें, प्लेटें	280
5	लकड़ी नरम	320
6	लकड़ी कठोर	480
7	ग्रेनाइट्स और मारबल्स	500
8	कंटेनर खाली	200
9	कंटेनर लदे हुए	1050
10	परियोजना कार्गो	कार्गो एक ही प्रकार के नहीं हैं और वे विभिन्न आकार, आकृति और भार में आते हैं। प्रति पाली आधार पर निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी पत्तन द्वारा अर्जित उत्पादकता पर आधारित है। लागत एक पाली के लिए इन कार्गो के प्रहस्तन के लिए परिगणित की जाएगी।

टिप्पणी : विनिर्दिष्ट मानदंड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दोनों के लिए लागू है।

4. एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ उक्त परियोजना और बजटीय ऑफर के लिए कार्यनिष्पादन मानक और प्रस्तावित दरमान (एसओआर) भेजे थे। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 दिसम्बर 2016 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन की प्रति भी भेजी थी।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के प्रस्ताव की प्रति हमारे पत्र दिनांक 21 नवम्बर 2016 द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं (एनएमपीटी के सुझाव अनुसार) को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलूर पत्तन स्टीवडोर्स ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं और एनएमपीटी ने प्रतिसाद दिया था।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 04 मई 2017 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 15 मई 2017 तक भेजने का अनुरोध किया गया था। समय विस्तार मांगने के बाद, एनएमपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर अपने पत्र दिनांक 23 जून 2017 द्वारा उत्तर भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों पर अपना उत्तर भेजते समय, एनएमपीटी ने संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। संशोधित प्रस्ताव की मुख्य बातें अनुवर्ती अनुच्छेदों में दी गई हैं। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों और उनपर एनएमपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर के सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं :

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएमपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर
1.	उत्पादकता पैरामीटर :	
(i).	<p>अनुबंध-V के साथ पठित अनुबंध-II में स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए शुष्क थोक कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित (कार्गो-वार) उत्पादकता मानदंड जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) (अनुबंध के अधीन टिप्पणी के अनुसार 100 टन) अथवा इनके संयोजन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के संदर्भ में सामान्य उत्पादकता मानदंड है। दिशानिर्देश प्रत्येक प्रहस्तन उपस्कर के लिए पृथक उत्पादकता मानदंड निर्धारित नहीं करते हैं।</p> <p>तथापि, न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) ने अपने प्रस्ताव में जलयान क्रेनों और एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के लिए विभिन्न उत्पादकता पैरामीटरों पर विचार किया है। इसके अलावा, एचएमसी के लिए, पत्तन ने 64 टन एचएमसी के लिए सभी कार्गो समूहों के लिए 3400 टन/पाली/हुक और 100 टन एचएमसी के लिए सभी कार्गो समूहों हेतु 4200 टन/पाली/हुक उत्पादकता पैरामीटर के साथ दो विभिन्न क्षमता एचएमसी अर्थात् 64 टन एचएमसी और 100 टन एचएमसी पर विचार किया है। मांग किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रहस्तन की तीन विभिन्न पद्धतियों अर्थात् जलयान क्रेन, 64 टन एचएमसी और 100 टन एचएमसी के लिए है। दिशानिर्देश उपस्कर दर के निर्धारित की अनुमति नहीं देते हैं। इसलिए, एनएमपीटी कार्गो वार एकल दर का प्रस्ताव करे। अन्य महापत्तनों ने भी निर्धारित मानदंडों का अनुसरण करते हुए और वैयक्तिक प्रहस्तन उपस्कर के आधार पर नहीं, अपफ्रंट संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव भी दाखिल किया है।</p>	<p>स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए एकल अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्गो वार संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया है। तथापि, यदि हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) तैनात की जाती है तो किराया लागत अतिरिक्त होगी। एचएमसी के किराया प्रभार टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार होंगे।</p>
(ii).	जहाँ तक तट प्रहस्तन गतिविधि का संबंध है, दिशानिर्देश दिशानिर्देशों के खंड 4.4.1 और 4.4.2 में तट पर कार्गो के आवागमन के लिए 5 कार्यपद्धतियां निर्धारित करते हैं। जबकि, पत्तन ने दिशानिर्देशों में परिकल्पित नहीं की गई	एनएमपीटी में प्रहस्तित विभिन्न कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु एकल अपफ्रंट प्रशुल्क संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया है।



	जलयान क्रेन, 64 टन एचएमसी और 100 टन एचएमसी द्वारा प्रहस्तित कार्गो से जुड़ी तट प्रहस्तन दर का प्रस्ताव किया है। बिन्दु सं. (i) के मद्देनजर, एनएमपीटी इसे वैयक्तिक प्रहस्तन उपस्कर से जोड़ने की बजाय कार्गो प्रहस्तन के लिए एकल प्रशुल्क का प्रस्ताव करे ताकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों से सामंजस्य रहेगा।	
(iii).	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.3 के अनुबंध-III और IV प्रत्येक कार्गो वर्गीकरण के लिए शुष्क थोक कार्गो और ब्रेक थोक कार्गो दोनों के लिए उत्पादकता मानदंड विनिर्दिष्ट करते हैं। जलयान क्रेन के उपयोग के साथ लौह एवं इस्पात - पाइपों, ट्यूबों, प्लेटों (ब्रेक थोक कार्गो) के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता पैरामीटर पूर्व दिशानिर्देशों में निर्धारित 280 प्रति हुक प्रति पाली के उत्पादकता मानदंड के स्थान पर 400 प्रति हुक प्रति पाली है। पत्तन ने उक्त विपथन के लिए कोई कारण नहीं बताये हैं। एनएमपीटी दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक स्तर पर उत्पादकता मानदंड संशोधित करे।	“लौह एवं इस्पात पाइप, ट्यूब, प्लेट” घटक के लिए उत्पादकता मानदंड 280 टन प्रति हुक प्रति पाली उपर्युक्त ब्रेक थोक कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित प्रस्ताव में विचार किया गया है।
(iv).	<b>स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दोनों परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत :</b>	
	(क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 3.5.6 और 4.5.6 विनिर्दिष्ट करता है कि उपस्कर किराया लागत दिशानिर्देशों के साथ संलग्न प्रासंगिक अनुबंध - VI, VII और IX में निर्धारित मानदंडों के अनुसार किराये पर लिये जाने वाली उपस्कर की मानक सूची के लिए अनुमान लगाया जाएगा। एनएमपीटी ने शुष्क थोक और ब्रेक थोक कार्गो दोनों समूहों के लिए प्रत्येक घटक हेतु अलग-अलग प्रति पाली आधार पर उपस्कर किराया लागत का अनुमान लगाया है। तथापि, पत्तन ने प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए इसके द्वारा सुविचारित उपस्कर की संख्या और उपस्कर की क्षमता (एचएमसी से इतर) दर्शाते हुए कोई विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं। एनएमपीटी उपस्कर की सं., क्षमता आदि दर्शाते हुए कुल किराया प्रभारों पर पहुंचने के ब्योरे भेजे। यह भी पुष्टि करे कि पत्तन ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार किराये पर लिये जाने वाले उपस्कर की मानक सूची के अनुसार उपस्कर पर विचार किया है। निर्धारित मानदंड से किसी विपथन के मामले में, पत्तन विपथन का औचित्य बताये।	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए उपस्कर किराया प्रभार स्टीवडोरों तथा तट प्रहस्तन एजेंटों तथा पत्तन के पास उपस्कर की उपलब्धता के अनुसार संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित उपस्कर तथा क्षमता के प्रकार में मामूली बदलावों के साथ दिशानिर्देशों निर्धारित उपस्कर की मानक सूची के अनुसार अनुमानित किए गए हैं। उपस्कर क्षमता की संख्या दर्शाते हुए कुल किराया प्रभारों पर पहुंचने के ब्योरे भेजे गए हैं।
	(ख). एनएमपीटी ने प्रस्ताव में पत्तन द्वारा सुविचारित किराया प्रभारों के समर्थन में कोटेशनों की प्रतियां भेजी हैं। अस्पिनवाल एंड कम्पनी की कोटेशन के अनुसार, एचएम फ्रंट एंड 2021 के लिए किराया प्रभार रु. 16,800 प्रति पाली है और डेल्टा इंफ्रालोजिस्टिक्स (वर्ल्डवाइड) लि. द्वारा जमा की गई कोटेशन के अनुसार यह रु. 16000 + रु. 500/पाली है। तथापि, एनएमपीटी ने तालिका-क में इसके लिए रु. 15,800 प्रति पाली पर विचार किया है। एनएमपीटी आंकड़ों में बेमेल को सही करे।	टीएएमपी द्वारा यथा ध्यानाकर्षित में जरूरी शोधन किया गया है।
	(ग). ब्रेक बल्क कार्गो हेतु स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए परिचालन लागत की गणना दर्शाने वाले प्रस्ताव के पृ.सं. 17 में, लदे हुए कंटेनर के लिए उपस्कर किराया लागत मैनुअल स्प्रेडर के साथ जलयान क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए रु. 1,04,695.5/हुक/पालन की दर से विचार किया गया है जबकि उसी उपस्कर प्रहस्तन के लिए खाली कंटेनर हेतु रु. 3000/हुक/पाली पर विचार किया गया है। एनएमपीटी जांच करे और प्रस्ताव में उपयुक्त शोधन करे।	जलयान क्रेन द्वारा लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए एक स्प्रेडर प्रति हुक प्रति पाली के लिए किराया प्रभार संशोधित प्रस्ताव में रु. 3000/- प्रति हुक प्रति पाली सुविचारित किया गया है।
	(घ). दिशानिर्देशों में खाली तथा लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दिए गए कार्यनिष्पादन मानदंड 200 टन और 1050 टन प्रति पाली हैं। तथापि, एनएमपीटी ने बताया है कि खाली टीईयू के लिए 3 टन और लदे हुए टीईयू के लिए 15 टन के परिवर्तन अनुपात को अंगीकृत करते हुए, उत्पादकता क्रमशः 67 और 70 आती है। एनएमपीटी ने यह भी कहा है कि चूंकि इन दो श्रेणियों में बहुत अधिक अंतर नहीं था, इसलिए इसने केवल 70 टीईयू की दर से खाली और लदे हुए कंटेनर के प्रहस्तन के लिए उत्पादकता मानदंडों पर विचार किया है। तथापि, एनएमपीटी ने केवल टनों में कार्यनिष्पादन मानदंडों का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क	टीईयू में कंटेनरों के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड प्रस्तावित दरमान में निर्धारित किए गए हैं।

	गणना में पत्तन द्वारा यथा सुविचारित टीईयू में कंटेनरों के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे।	
	<p>(ड). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.4.1 तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए विभिन्न प्रहस्तन कार्यपद्धतियों का अंगीकरण विनिर्दिष्ट करता है। ब्रेक थोक कार्गो के लिए चार और ब्रेक थोक कार्गो के लिए पांच कार्यपद्धतियां अपफ्रंट प्रशुल्क दरों पर पहुंचने के लिए निर्धारित की गई हैं। कृपया स्पष्ट रूप से बतायें कि पांच पद्धतियों में कौन-सी प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क दरों पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई है। यह देखा गया है कि एनएमपीओ ने तट प्रहस्तन परिचालन के अधीन शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए केवल एक पद्धति के अधीन अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी पुष्टि करे कि अन्य पद्धतियां पत्तन में लागू नहीं हैं।</p>	<p>शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अंगीकृत पद्धतियां निम्नवत् हैं : -</p> <p><b>शुष्क बल्क कार्गो :</b> शुष्क बल्क कार्गो जलयान क्रेन/हारबर मोबाइल क्रेन द्वारा घाट पर उतारे जाते हैं और पे लोडरों का इस्तेमाल करते हुए टिप्पों पर लादे जाते हैं। कार्गो को परिवहन कर स्टेक यार्ड/शैड में ले जाया जाता है और पोकलेन द्वारा स्टेक किया जाता है। पोकलेन डिलीवरी के लिए ट्रकों पर शुष्क बल्क कार्गो लादता है। खाद्यान्न और उर्वरक के मामले में, कार्गो होपर्स के माध्यम से टिप्पों पर उतारा जाता है और भंडारण के लिए शेड में परिवहन कर ले जाया जाता है जहां स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए पोकलेनों का इस्तेमाल किया जाता है। कार्गो को ग्रैबों के बड़े आकार के कारण सीधे ट्रकों पर नहीं उतारा जा सकता। प्रस्ताव में शुष्क बल्क कार्गो के लिए निम्नलिखित कार्यपद्धतियां अंगीकृत की गई हैं :</p> <p>पद्धति 5 - सभी शुष्क बल्क कार्गो के लिए एक कि.मी. के भीतर, सिवाय लौह अयस्क जोकि 1 कि.मी. से दूर है, के लिए घाट पर उतारा गया और ट्रकों पर लादा गया तथा भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाया गया कार्गो।</p> <p>पद्धति 3 - कार्गो होपर के माध्यम से ट्रकों पर उतारा जाता है और पत्तन परिसर में भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है।</p> <p>ब्रेक बल्क कार्गो : बहुत कम ब्रेक बल्क कार्गो जैसे लौह एवं इस्पात, टिम्बर, ग्रेनाइट, मशीनरी, कंटेनर आदि पत्तन में प्रहस्तित किया जाते हैं। ब्रेक बल्क कार्गो जलयान क्रेन अथवा एचएमसी का इस्तेमाल करत हुए परंपरागत पद्धति में प्रहस्तित किया जाता है। कार्गो को ट्रैक्टर ट्रेलरों पर उतारा जाता है और भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है। मोबाइल क्रेन/एफएलटी कार्गो की उतराई, स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए इस्तेमाल किया जाता है।</p> <p>कंटेनर परंपरागत पद्धति अर्थात् जलयान क्रेन अथवा एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं और ट्रेलरों पर लादे जाते हैं तथा कंटेनर भंडारण यार्ड में ले जाये जाते हैं। रीघ स्टेकर भंडारण यार्ड में कंटेनरों उठाने-उतारने के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं।</p> <p>ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अंगीकृत पद्धति है : -</p> <p>पद्धति 3 - कार्गो ट्रकों पर उतारा जाता है और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में अथवा विलोमत : परिवहन कर ले जाया जाता है।</p>
(व).	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए लेबर लागत :	
	<p>(क). स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए, दिशानिर्देशों का खंड 3.5.7 विनिर्दिष्ट करता है कि विभिन्न घटकों के प्रहस्तन के लिए लेबर तैनाती नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार ही होनी चाहिए। विभिन्न घटकों के लिए अनुबंध-VIII में मानदंड निर्धारित किए गए हैं। दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि लेबर तैनाती के लिए इकाई दर मानदंडों में निर्धारित लेबर की मात्रा के लिए लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी।</p> <p>तट प्रहस्तन परिचालन के लिए, खंड 4.5.7 शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के 10 प्रतिशत की दर से लेबर लागत के अनुमानन के लिए मानदंड विनिर्दिष्ट करता है।</p>	<p>लेबर लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार संशोधित प्रस्ताव में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए सुविचारित की गई है।</p>

	<p>उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, पत्तन ने प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन अनुमोदित मौजूदा दरमान में यथा निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) से लेबर की तैनाती के लिए प्रति टन लेवी के आधार पर लेबर लागत का अनुमान लगाये जाने की बात कही है। पूर्व-संशोधित आदेश सं. टीएमपी/19/2011-एनएमपीटी दिनांक 06 जनवरी 2012 में सीएचडी हेतु प्रति टन दर को देखने पर, यह देखा गया है कि सीएचडी की प्रति टन दर में एनएमपीटी द्वारा यथा उल्लिखित सीएचडी के सभी कर्मचारियों की मजदूरी लागत और संबंधित लागत शामिल है। सीएचडी के कामगारों की मजदूरी लागत के अलावा, इसमें आबंटित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय और वित्त एवं प्रबंधन व्यय भी शामिल हैं। दिशानिर्देशों का खंड 3.5.7 लेबर तैनाती के लिए इकाई दर पर विचार करना विनिर्दिष्ट करता है जो मानदंडों में निर्धारित लेबर की मात्रा के लिए लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। इसलिए, मजदूरी लागत के अलावा आबंटित उपरिव्ययों पर विचार खंड 3.5.7 के अनुसार दिखाई नहीं दिया है। यह लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है। अन्य महापत्तन न्यासों जैसे कांडला पत्तन न्यास (कैपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) आदि, जहां सीएचडी से लेबर तैनाती हेतु प्रति टन लेवी उनके तत्संबंधी दरमान में निर्धारित की गई है, ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपने प्रस्ताव में लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अनुसरण किया है। अतः, एनएमपीटी दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अनुसरण करते हुए लेबर लागत संशोधित करे।</p>	
	<p>(ख). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए लेबर लागत के अनुमानन हेतु मानदंड निर्धारित करते हैं। इसके अलावा, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए लेबर लागत के अनुमानन के लिए मानदंड प्रत्येक घटक के लिए 1 टिडल प्रति पाली निर्धारित करते हैं। तथापि, दिशानिर्देशों में शुष्क बल्क कार्गो के लिए टिडल प्रति पाली निर्धारित नहीं किया गया है। यह विदित है कि टिडल, जोकि शुष्क बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालन में गैंग का लीडर है, एनआईटी अवार्ड के अनुसार अपेक्षित है। अतः, एनएमपीटी उपर्युक्त आलोक में मुद्दे की जांच करे और प्रस्तावित प्रस्ताव में जरूरी संशोधन करे।</p>	<p>टिडल की लेबर लागत शुष्क बल्क कार्गो में शामिल की गई है।</p>
(vi).	प्रस्तावित दरमान :	
	<p>(क). एनएमपीटी ने प्रस्तावित दरमान में तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में खंड 3.2 (ब्रेक बल्क कार्गो) में कार्गो समूहों अर्थात् लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब तथा ट्यूबें प्लेटें के लिए किसी अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव नहीं किया है। तथापि, यह इसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचा है। एनएमपीटी प्रस्तावित दरमान के अध्याय III के खंड 3.2 में तट प्रहस्तन प्रभारों के अधीन उपर्युक्त दो कार्गो समूहों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क शामिल करे।</p>	<p>ब्रेक बल्क कार्गो "लौह एवं स्टील कोइलें और स्लैबें तथा लौह एवं स्टील - पाइप, ट्यूबें, प्लेटें" के मामले में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।</p>
	<p>(ख). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दोनों के अधीन कुछ कार्गो समूहों के लिए, दरमान में प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के मेल नहीं खाता है। एनएमपीटी इस बेमेल को सही करे। उदाहरणार्थ प्रस्तावित दरमान के अध्याय के खंड 2.1 में स्टीवडोरिंग प्रभारों के अधीन लदे हुए कंटेनरों के लिए प्रशुल्क लागत पत्रक के अनुसार रु. 3015 के स्थान पर रु. 2787 है।</p>	<p>जरूरी शोधन किया गया है।</p>
	<p>(ग). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में बताया गया है कि महापत्तन न्यास सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित नीति निदेश का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि। (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क और परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीति निदेशों में से एक तटीय पोत तथा तटीय कार्गो के लिए रियायती दर से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त नीति निदेश के आधार पर प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामात्र दिनांक 7 जनवरी 2005 के पैरा 3 (iii) और 5(2.2) के अनुसार, सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए विदेशी हेतु दर के 60 प्रतिशत की</p>	<p>सरकारी निर्देशों के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें प्रस्तावित दरमान में निर्धारित की गई हैं।</p>

	<p>दर से कार्गो प्रहस्तन प्रभारों हेतु रियायती प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की जरूरत है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश को 2005, 2008 और 2013 दिशानिर्देशों के अधीन शासित सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल परिचालकों में उनके प्रशुल्क निर्धारण के लिए एकसमान रूप से लागू किया गया है। अतः, एनएमपीटी (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश और एमओएस द्वारा जारी किए गए तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार तटीय कार्गो के लिए पृथक रियायती दर का प्रस्ताव करने पर विचार करें।</p>	
	<p><b>(घ).</b> पत्तन तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार करने के लिए प्रस्तावित दर (अर्थात् विदेशी कार्गो) को उपयुक्ततः : समायोजित करे जैसा पत्तन अपफ्रंट और संदर्भ प्रशुल्क मामलों में किया जाता है। विदेशी तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी दर्शाते हुए प्रस्तावित (की जाने वाली) दर की विस्तृत गणना भेजें।</p>	<p>प्रस्तावित दर अर्थात् विदेशी कार्गो की दर में जरूरी समायोजन वर्ष 2016-17 में प्रहस्तित कार्गो के आधार पर तटीय रियायत के प्रभाव के लिए सुविचारित किया गया है।</p>
<b>(vii).</b>	कार्यनिष्पादन मानक :	
	<p><b>(क).</b> एनएमपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए कार्यनिष्पादन मानक की तरह अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना के लिए इसके द्वारा यथा सुविचारित उत्पादकता मानदंडों का प्रस्ताव किया है। लेकिन अब परिचालक डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए पात्र है यदि वह शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दोनों के लिए डब्ल्यूपीआई सूचकांकन पर 60 प्रतिशत की दर से कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के योग्य नहीं है।</p> <p>स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 और 7.2 के अनुसार, परिचालक शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-1103/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 के अधीन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालक परिचालन के दूसरे वर्ष के लिए 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार होगा। अतः एनएमपीटी से अनुरोध है कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति के अनुसार कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करें। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक यथा प्रस्तावित बनाये रखे जाएं।</p>	<p>शुष्क बल्क के लिए बर्थिंग नीति के अनुसार कार्यनिष्पादन मानदंडों के लिए पृथक प्रस्ताव अनुमोदन के लिए टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक दिशानिर्देशों के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।</p>
	<p><b>(ख).</b> पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् जम्बो बैग, नरम लकड़ी, परियोजना कार्गो और आरओआरओ से इतर मोटर वाहन के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। परन्तु, एनएमपीटी ने इन कार्गो मर्चें के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन कोई प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। एनएमपीटी शोधन करे और ब्रेक बल्क के लिए केवल कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करे जिसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की मांग की गई है।</p>	<p>जम्बो बैगों और परियोजना कार्गो के लिए प्रशुल्क संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है। कार्यनिष्पादन मानक ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित किए गए हैं जिनके लिए प्रशुल्क की मांग की गई है।</p>
	<p><b>(ग).</b> मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों के लिए, पत्तन ने दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित एक टिप्पणी शामिल करने की बजाय कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। दिशानिर्देश पत्तन से अपेक्षा करते हैं कि ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में पत्तन द्वारा अर्जित उत्तम उत्पादकता के आधार पर प्रति पाली आधार पर प्रशुल्क का प्रस्ताव किया जाए। पत्तन ने प्रशुल्क गणना में इस कार्गो के लिए 00 प्रति पाली प्रति हुक की उत्पादकता पर विचार किया है। पत्तन कार्यनिष्पादन मानकों की तरह इसे शामिल करने पर विचार करे जैसा दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए किया गया है।</p>	<p>मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जों के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक में शामिल किया गया है।</p>

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 जनवरी 2017 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव की पावर प्वाइंट प्रस्तुती दी थी। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने अपने निवेदन रखे थे।

8.1. संयुक्त सुनवाई में, एसोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलूर पोर्ट स्टीवडोरर्स (एनएमपीएस) ने अपने पत्र दिनांक 19 जनवरी 2017 द्वारा, अपने लिखित निवेदन दिनांक 24 नवम्बर 2016 के साथ, अपने लिखित निवेदन भेजे थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में एनएमपीएस द्वारा किए गए लिखित निवेदनों के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 27 फरवरी 2018 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

9.1. संयुक्त सुनवाई में, एसोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स (एनएमपीएस) ने अनुरोध किया था कि उपयोक्ताओं/पणधारियों के मतों पर विचार करते हुए प्रस्ताव की समीक्षा करने और संशोधित दरों को अंतिम रूप देने के लिए पत्तन द्वारा पत्तन स्टीवडोर्स, सी एंड एफ एजेंटों आदि की समिति बनाई जाए।

9.2. एनएमपीएस और अन्य उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन द्वारा किए गए अनुरोध के मद्देनजर, एनएमपीटी एनएमपीएस और अन्य के साथ प्रस्ताव पर चर्चा करने और परिणाम इस प्राधिकरण को एक सप्ताह की समयावधि में संप्रेषित करने के लिए तैयार था। तथापि, हमें इस संबंध में एनएमपीटी अथवा एनएमपीएस में से किसी से भी कोई और संप्रेषण प्राप्त नहीं हुआ था।

10.1. इसी बीच, इसे ध्यान में रखते हुए कि पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यासों द्वारा दाखिल स्टीवडोरिंग प्रस्तावों पर तत्काल कार्रवाई करने के लिए निदेश दिया था, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 8 फरवरी 2017 द्वारा अंतरिम व्यवस्था के रूप में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन एवं कार्यनिष्पादन मानकों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के लिए, इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के निर्धारण को लंबित रखते हुए, तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया था। इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदर्थ आधार में अंगीकृत अंतरिम दर यथावत् मान्यता दी जाएगी। तदर्थ दरों और अंतिम दरों के बीच भिन्नता के मामले में वापिसी/वसूली, यदि कोई हो, का कोई प्रश्न नहीं होगा।

10.2. यह आदेश 01 मार्च 2017 को राजपत्र सं. 81 द्वारा भारत के राजपत्र असाधारण (भाग III खंड 4) में अधिसूचित किया गया था।

10.3. प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने अपने पत्र सं. 53/2017/टीजीए.4 दिनांक 02 मार्च 2017 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर आदेश दिनांक 08 फरवरी 2017 में शुद्धिपत्र जारी करने का अनुरोध किया था।

इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 29 मार्च 2017 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क से संबंधित दरमान संशोधित किया था। यह आदेश 28 अप्रैल 2017 को राजपत्र सं. 170 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। इस आदेश के बारे में एनएमपीटी और उपयोक्ताओं को 01 मई 2017 को सूचित किया गया था।

11.1. जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने, हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना उत्तर प्रस्तुत करते समय, एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कार्यनिष्पादन मानकों के साथ विदेशी तथा तटीय कार्गो के लिए संशोधित प्रशुल्क और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 जून 2017 भी प्रस्तुत किया था। एनएमपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव में संशोधन किया था। एनएमपीटी द्वारा किए गए संशोधन नीचे दिए गए हैं : —

- (i). पत्तन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार कार्यनिष्पादन मानदंडों पर आधारित स्टीवडोरिंग परिचालनों तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए संशोधित अनुमान भेजे थे।
- (ii). स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए एकल अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार संशोधित प्रस्ताव में कार्गो वार प्रस्तावित किया गया है। तथापि, यदि हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) तैनात की जाती है तो किराया लागत अतिरिक्त होगी। एचएमसी के किराया प्रभार टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार होंगे।
- (iii). शुष्क बल्क कार्गो जलयान क्रेन/हारबर मोबाइल क्रेन द्वारा घाट पर उतारे जाते हैं और पे लोडरों का प्रयोग करते हुए टिप्परों पर उतारे जाते हैं। कार्गो स्टेक यार्ड/शैड को परिवहन कर ले जाया जाता है और पोकलेन द्वारा स्टेक किया जाता है। पोकलेन शुष्क बल्क कार्गो को डिलीवरी के लिए ट्रकों पर लादता है। खायान और उर्वरक के मामले में, कार्गो होपों के माध्यम से टिप्परों पर उतारा जाता है भंडारण के लिए शैड को परिवहन कर ले जाया जाता है जहां स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए पोकलेनों का प्रयोग किया जाता है। ग्रैबों के बड़े आकार के कारण कार्गो को ट्रकों पर सीधे नहीं उतारा जा सकता।
- (iv). एनएमपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए निम्नलिखित पद्धतियों का प्रस्ताव किया है :

#### शुष्क बल्क कार्गो के लिए :

**पद्धति 5** — कार्गो घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा लौह अयस्क के सिवाय जोकि 1 कि.मी. से दूर है, 1 कि.मी. के भीतर सभी शुष्क बल्क कार्गो के लिए भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाता है।

**पद्धति 3** — कार्गो होपों के माध्यम से ट्रकों पर उतारा जाता है और पत्तन परिसर में भंडारण यार्ड को ले जाया जाता है।

#### ब्रेक बल्क कार्गो के लिए :

पद्धति 3 — कार्गो ट्रकों पर उतारा जाता है और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमत : भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाता है।

- (v). इसके अलावा, एनएमपीटी ने बताया है कि बहुत कम ब्रेक बल्क कार्गो जैसे लौह एवं स्टील, लकड़ी, ग्रेनाइट, मशीनरी, कंटेनर आदि प्रहस्तित किए जाते हैं। ब्रेक बल्क कार्गो जलयान क्रेन अथवा एचएमसी का प्रयोग करते हुए परंपरागत पद्धति में प्रहस्तित किया जाता है। मोबाइल क्रेन/एफएलटी

कार्गो की उतराई, स्टेकिंग और डिलीवरी के लिए प्रयोग की जाती है। कंटेनर परंपरागत पद्धति अर्थात् जलयान क्रेन अथवा एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किया जाता है और ट्रेलरों पर लादा जाता है तथा कंटेनर भंडारण यार्ड को ले जाया जाता है। रीच स्टेकर भंडारण यार्ड में कंटेनरों के लिफ्ट ऑन लिफ्ट ऑफ के लिए प्रयोग किए जाते हैं।

- (vi). शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अंगीकृत कार्यनिष्पादन मानक वही हैं जो पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 17 सितम्बर 2016 द्वारा एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देशों में अधिसूचित हैं। पत्तन शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी के अधीन मुख्यतः कोयला प्रहस्तन किया जाता है। शुष्क बल्क कार्गो विभिन्न बर्थों में प्रहस्तित किया जाता है और भविष्य में बर्थ के प्रस्तावित निजीकरण से परिदृश्य बदल सकता है जोकि वर्तमान में मुख्यतः शुष्क बल्क का प्रहस्तन कर रहा है। इसलिए, पत्तन ने विचार किया है कि दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदंडों का पालन करना बुद्धिमानी है और उन्हें अर्जित करने के लिए स्टीवडोरों पर थोपा जा सकता है। इसलिए दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदंड शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए अंगीकृत किए गए हैं और यही मूल्य कार्यनिष्पादन मानकों के अधीन दरमान में शामिल किए गए हैं।

11.2. तदनुसार, एनएमपीटी ने निम्नलिखित पर अनुमोदन की मांग की है :

- (क). एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क।

(I) 2.1 शुष्क बल्क कार्गो स्टीवडोरिंग प्रभार :

जीआर सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग लागत प्रति टन रु. में			
		ग्रेब के साथ		जलयान ग्रेब के साथ अथवा ग्रेब के बिना	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक सभी उर्वरक जो प्रसंस्करण के बिना सीधे इस्तेमाल किए जा सकते हैं जैसे एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट आदि	132	79	90	54
2	उर्वरक - कच्चा - माल सभी उर्वरक जो तैयार उर्वरकों के उत्पादन के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं जैसे सल्फर, रॉक फास्फेट आदि	142	85	100	60
3	खाद्यान्न - सभी प्रकार के खाद्यान्न, सेरेल्स, सभी प्रकार की दालें, मटर, बलार गेहूं, कोर्न सोया ब्लेंड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी या क्यूब थोक में, कैटल फीड/एनिमल फीड, बोन और बोन मील, ऑयल केक्स, फूडर, कोपरा केक, सभी प्रकार के ऑयल एक्स्ट्रैक्शन्स, आदि	165	99	123	74
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) ताप कोयला	123	123	81	81
5	कोकिंग कोयला	132	79	90	54
	ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले और पेट्रोलियम कोक जैसे : कोक/चारकोल, धातुकर्म कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल आदि।	132	132	90	90
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	97	97	55	55
	लौह अयस्क, फाइन्स और लम्प्स, लौह अयस्क गुट्टिकाएं आदि	162	97	92	55
7	बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	117	70	75	45

	अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो सभी प्रकार के अल्यूमिना रीवर रेत, स्टोन डस्ट, फ्लाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, इलमेनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलकिसंग सामग्री, चाक, रॉक रेत				
8	जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज लौह अयस्क से इतर अयस्क, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क, और बेन्टोनाइट से इतर खनिज जैसे : मैंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकोन, सिलिकोन मैंगनीज, हाइ कार्बन फेरोक्रोम, जिप्सम, क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित, मेगनेसाइट, ग्रेफाइट, सिलिकोन कार्बाइड, म्यूलाइट, बेरीटज, फेल्डस्पार आदि	135	81	93	56

## (ख). 2.2 ब्रेक बल्क कार्गो स्टीवडोरिंग प्रभार :

जीआर. सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग लागत प्रति टन रु. में		
		विदेशी	तटीय	
1	बैग कार्गो विभिन्न वजनों (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गो जो मैनुअल तरीके से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : काजू गिरी, काजू दाना, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूँ और अन्य खाद्यान्न, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब, सोडा एश आदि।	156	94	
2	जम्बो बैग विभिन्न वजनों (0.5, 1.0, 1.5 मी.ट.) के बैगों में सभी कार्गो जो केवल बैगों को स्लिंगों हुक करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं, और इनमें शामिल हैं – बॉक्सों, डिब्बों, बेरेल्स, ड्रमों में कार्गो अथवा रोल शामिल है जैसे : बॉक्सों में बुड पल्प, प्रसंस्कृत लकड़ी जैसे बोर्ड, पोल्स प्लाइवुड, न्यूज प्रिंट, तेल – पशु अथवा वनस्पति बेरेल्स में, रबड़ – कच्चा, रबड़ – उत्पादित, सिंथेटिक रेजिन, पेपर, पेपर उत्पाद और न्यूज प्रिंट अस्फाल्ट और बेरेल्स में बिटुमेन आदि।	100	60	
3	लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब भिन्न-भिन्न वजनों तथा आयामों के सभी लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं।	110	66	
4	लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, प्लेटें : सभी लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, विभिन्न वजनों तथा आयामों की प्लेटें : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं जैसे : लौह तथा स्टील सामान, अल्यूमीनियम उत्पाद, अल्यूमिना बिलेट्स, स्टील पाइप, अल्यूमीनियम इन्गोट्स, एसबेस्टोस, आदि।	425	255	
5	लकड़ी के लट्टे – कठोर भिन्न-भिन्न लम्बाई और भारी वजन के लकड़ी के लट्टे; सामान्यतः : 1.5 मी.ट. प्रति पीस से अधिक होते हैं।	116	70	
6	ग्रेनाइट और मारबल्स सभी आयामों के ग्रेनाइट ब्लॉक्स सामान्यतः : 3.0 से 40.0 मी.ट. प्रति ब्लॉक के बीच और भिन्न-भिन्न भार के मारबल्स जैसे : ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक्स एवं मारबल्स, पत्थर – स्कल्पचरल, एनग्रेड स्लैब, ड्रैस्ड आदि	246	148	
7	खाली कंटेनर	20' तक	679	408
		20' से अधिक और 40' तक	1019	611
		40' से अधिक	1359	815
8	लदे हुए कंटेनर	20' तक	679	408
		20' से अधिक और 40' तक	1019	611
		40' से अधिक	1359	815
9	परियोजना कार्गो विशिष्ट परियोजनाओं के लिए कार्गो, प्रायः : ओओजी विशिष्टता वाले और विशेष साधनों के माध्यम से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, रेलवे कोच तथा वैगन। सभी प्रकार के परियोजना कार्गो जिनमें अति आयामीय परेषण आदि शामिल हैं।	231	138	
10	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे सभी प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पाद जो विभिन्न वजन तथा	240	144	

आयामों के होते हैं जैसे : मशीनरी तथा पुर्जे, मशीनरी पुर्जे, मिलिट्री सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा भंडार, टैंक और टैंक पुर्जे, हथियार, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपकरण/मशीनरी।		
--	--	--

### अनुसूची 2.1 और 2.2 के लिए टिप्पणियां

- ऊपर दिए गए स्टीवडोरिंग प्रभार जलयान बोर्ड क्रनों/उपस्करों का इस्तेमाल करते हुए जलयान होल्ड से घाट अथवा विलोमत : कार्गो के स्थानांतरण के लिए हैं और स्टीवडोरिंग परिचालन करने के लिए शिपिंग कम्पनी अथवा इसके एजेंट से स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालकों द्वारा प्रभारित किया जाता है।
- यदि हारबर मोबाइल क्रैन तैनात की जाती है, एनएमपीटी दरमानों में विनिर्दिष्ट दर पर प्रति टन किराया प्रभार अतिरिक्त होगा। हारबर मोबाइल क्रैन के लिए किराया प्रभार में ग्रेब शामिल है और इसलिए "ग्रेब के बिना" के लिए स्टीवडोरिंग प्रभार शुष्क बल्क कार्गो के लिए लागू होगा।
- स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक को स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गैंग की सेवा लेनी होती है और कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार पत्तन को प्रति टन लेवी की अदायगी करनी होगी।
- सांविधिक करार के अनुसार कामगारों को भुगतान किए जाने वाले कोई प्रोत्साहन पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी स्थिति हो, को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक द्वारा भुगतान किए जाते हैं।
- विनिर्दिष्ट प्रभार समेकित दर है और स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए निष्पादित किए जाने के लिए अपेक्षित सभी गतिविधियां शामिल हैं जिसमें कार्गो प्रहस्तन के लिए जलयान हैचों के भीतर उपस्कर की तैनाती जैसे सफाई, लेवलिंग आदि शामिल हैं और अन्य कोई प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।

### (ग). 3.1 शुष्क बल्क कार्गो तट प्रहस्तन प्रभार :

जी. आर. सं.	कार्गो		तट प्रहस्तन लागत प्रति टन रु. में			
			सभी शुष्क बल्क कार्गो के लिए घाट पर उतारा गया और ट्रकों पर लादा गया तथा परिवहन कर भंडारण यार्ड ले जाया गया कार्गो		होपर्स के माध्यम से ट्रकों पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो	
			विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक सभी उर्वरक जो प्रसंस्करण के बिना सीधे इस्तेमाल किए जा सकते हैं जैसे एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट आदि		150	90	106	64
2	उर्वरक – कच्चा – माल सभी उर्वरक जो तैयार उर्वरकों के उत्पादन के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं जैसे सल्फर, रॉक फास्फेट आदि		167	100	115	69
3	खाद्यान्न – सभी प्रकार के खाद्यान्न, सेरेल्स, सभी प्रकार की दालें, मटर, बल्गर गेहूँ, कॉर्न सोया ब्लेंड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी या क्युब थोक में, कैंटल फीड/एनिमल फीड, बोन और बोन मील, ऑयल केक्स, फूडर, कोपरा केक, सभी प्रकार के ऑयल एक्स्ट्रैक्शन्स, आदि		204	123	135	81
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) ताप कोयला		135	135	98	98
5	कोकिंग कोयला	ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले और पेट्रोलियम कोक जैसे : कोक/चारकोल, धातुकर्म कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल आदि।	150	90	106	64
		पेट्रोलियम कोक	150	150	106	106
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुडिटकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित,	लौह अयस्क; फाइन्स और लम्प्स, लौह अयस्क गुडिटकाएं आदि	121	121	104	104



	सीसा और जिक अयस्क आदि	बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिक अयस्क आदि	202	121	174	104
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	सभी प्रकार के अल्यूमिना रीवर रेत, स्टोन डस्ट, फ्लाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, इलमेनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलकिसंग सामग्री, चाक, रॉक रेत	125	75	93	56
8	जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज लौह अयस्क से इतर अयस्क, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिक अयस्क, और बेन्टोनाइट से इतर खनिज जैसे : मैंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकोन, सिलिकोन मैंगनीज, हाई कार्बन फेरोक्रोम, जिप्सम, क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित, मैंगनेसाइट, ग्रेफाइट, सिलिकोन कार्बाइड, म्यूलाइट, बेरीटज, फेल्डसफर आदि		155	93	109	65

## (घ). 3.2 ब्रेक बल्क कार्गो तट प्रहस्तन प्रभार :

जीआर सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन लागत प्रति टन रु. में		
		विदेशी	तटीय	
1	बैग कार्गो विभिन्न वजनों (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गो जो मैन्युअल तरीके से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : काजू गिरी, काजू दाना, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूँ और अन्य खाद्यान्न, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब, सोडा एश आदि।	103	62	
2	जम्बो बैग विभिन्न वजनों (0.5, 1.0, 1.5 मी.ट.) के बैगों में सभी कार्गो जो केवल बैगों को रिंगों हुक करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं; और इनमें शामिल हैं – बॉक्सों, डिब्बों, बैरेल्स, ड्रमों में कार्गो अथवा रोल शामिल हैं जैसे : बॉक्सों में वुड पल्प, प्रसंस्कृत लकड़ी जैसे बोर्ड, पोल्स प्लाइवुड, न्यूज प्रिंट, तेल – पशु अथवा वनस्पति बैरेल्स में, रबड़ – कच्चा, रबड़ – उत्पादित, सिंथेटिक रेजिन, पेपर, पेपर उत्पाद और न्यूज प्रिंट अस्फाल्ट और बैरेल्स में बिटुमेन आदि।	74	44	
3	लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब भिन्न-भिन्न वजनों तथा आयामों के सभी लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं।	149	89	
4	लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, प्लेटें : सभी लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, विभिन्न वजनों तथा आयामों की प्लेटें : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं जैसे : लौह तथा स्टील सामान, अल्यूमीनियम उत्पाद, अल्यूमिना बिलेट्स, स्टील पाइप, अल्यूमीनियम इन्गोट्स, एसबेस्टोस, आदि।	448	269	
5	लकड़ी के लट्टे – कठोर भिन्न-भिन्न लम्बाई और भारी वनज के लकड़ी के लट्टे, सामान्यतः 1.5 मी.ट. प्रति पीस से अधिक होते हैं।	268	161	
6	ग्रेनाइट और मारबल्स सभी आयामों के ग्रेनाइट ब्लॉक्स सामान्यतः 3.0 से 40.0 मी.ट. प्रति ब्लॉक के बीच और भिन्न-भिन्न भार के मारबल्स जैसे : ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक्स एवं मारबल्स, पत्थर – स्कल्पचरल, एनग्रेव्ड स्लैब, ड्रैस्ड आदि	336	202	
7	खाली कंटेनर	20' तक	1956	1174
		20' से अधिक और 40' तक	2934	1760
		40' से अधिक	3912	2347
8	लदे हुए कंटेनर	20' तक	2513	1508
		20' से अधिक और 40' तक	3770	2262
		40' से अधिक	5027	3016
9	परियोजना कार्गो विशिष्ट परियोजनाओं के लिए कार्गो, प्रायः ओओजी विशिष्टता वाले और	606	364	

	विशेष साधनों के माध्यम से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, रेलवे कोच तथा वैगन। सभी प्रकार के परियोजना कार्यों जिनमें अति आयामीय परेषण आदि शामिल हैं।		
10	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे सभी प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पादक जो विभिन्न वजन तथा आयामों के होते हैं जैसे : मशीनरी तथा पुर्जे, मशीनरी पुर्जे, मिलिट्री सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा भंडार, टैंक और टैंक पुर्जे, हथियार, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपकरण/मशीनरी।	606	364

**अनुसूची 3.1 और 3.2 के लिए टिप्पणियां :**

1. निर्धारित प्रभार सम्पूर्ण तट प्रहस्तन गतिविधियों के लिए हैं जिनमें हुक पर कार्यों की प्राप्ति, घाट पर प्रहस्तन, भंडारण प्वाइंट को परिवहन, भंडारण, आयात कार्यों के लिए परेषिती को कार्यों की डिलीवरी शामिल है। विपरीत चक्र निर्यात कार्यों के लिए होगा।
2. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक को स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गैंग की सेवा लेनी होती है और कार्यों प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार पत्तन को प्रति टन लेवी की अदायगी करनी होगी।
3. सांविधिक करार के अनुसार कामगारों को भुगतान किए जाने वाले कोई प्रोत्साहन पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी स्थिति हो, को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक द्वारा भुगतान किए जाते हैं।
4. विनिर्दिष्ट प्रभार समेकित दर है और अन्य प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।

**(ख). कार्यनिष्पादन मानक :**

**(i). शुष्क बल्क कार्यों के निर्धारित उत्पादकता मानदंड:**

कार्यों समूह सं.	कार्यों	मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1	तैयार उर्वरक	900
2	उर्वरक कच्चा माल (एफआरएम)	810
3	खाद्यान्न	660
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	1000
5	कोकिंग कोयला	900
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क	1460
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्यों	1080
8	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	870

**(ii). ब्रेक बल्क कार्यों के लिए निर्धारित उत्पादकता मानदंड :**

कार्यों समूह सं.	कार्यों	उत्पादकता मानदंड टनों में प्रति हुक प्रति पाली
1	बैग कार्यों	300 टन
2	जम्बो बैग	560 टन
3	लौह तथा स्टील – कोइलें और स्लेब	1360 टन
4	लौह तथा स्टील – पाइप, टयूबें, प्लेटें	280 टन
5	लकड़ी कठोर	480 टन
6	ग्रेनाइट और मारबल्स	500 टन
7	कंटेनर खाली	70 टीईयू
8	कंटेनर लदे हुए	70 टीईयू
9	परियोजना कार्यों	300 टन
10	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे	300 टन

क और ख के लिए टिप्पणी : विनिर्दिष्ट मानदंड स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दोनों के लिए लागू है।

11.3. एनएमपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 23 जून 2017 द्वारा प्रेषित उत्तर का अवलोकन करने पर, यह पाया गया था कि पत्तन ने प्रति हुक/पाली उत्पादकता मानदंड को लेते हुए सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया है; परन्तु, इसे मानक हुकों से गुणा नहीं किया है। उर्वरक कार्गो के लिए उदाहरणार्थ, एनएमपीटी ने 900 हुक/पाली की दर से सर्वोत्तम क्षमता पर विचार किया है। यह दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार नहीं है। एनएमपीटी ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.3 के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता का निर्धारण नहीं किया है। अतः : एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 2 जनवरी 2018 और अनुस्मारक द्वारा अनुरोध किया गया था कि उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में सभी शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए सर्वोत्तम क्षमता का पुनः : निर्धारण किया जाए और संशोधित शोधित गणना भेजी जाए।

11.4. एनएमपीटी ने, प्रत्युत्तर में, अपने ईमेल दिनांक 27 फरवरी 2018 द्वारा एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के निर्धारण हेतु कार्यनिष्पादन मानकों के साथ विदेशी तथा तटीय कार्गो के लिए संशोधित प्रशुल्क के साथ संशोधित प्रस्ताव दाखिल करे। एनएमपीटी ने अपने पूर्व प्रस्ताव को संशोधित किया था। एनएमपीटी द्वारा किए गए संशोधन नीचे दिए गए हैं : -

- (i). तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित सभी 5 पद्धतियों के अधीन प्रस्तावित किया गया है। इसके अलावा, एक और पद्धति अर्थात् सं. 6 शुष्क बल्क कार्गो के लिए निर्यात परिचालन हेतु जोड़ा गया है।
- (ii). हुकों की संख्या ब्रेक बल्क कार्गो जैसे बैग कार्गो, जम्बो बैग, लौह तथा स्टील और लकड़ी के लिए 2.5 प्रति पाली की बजाय 3 प्रति पाली पर सुविचारित किया गया है क्योंकि एनएमपीटी में अर्ध पाली के लिए लेबर एवं उपस्कर की बुकिंग की कोई पद्धति नहीं है। तदनुसार प्रति पाली कार्यनिष्पादन मानदंड 03 हुक प्रति पाली विचार करते हुए बढ़ाये गए हैं। वैसे प्रशुल्क के निर्धारण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (iii). कंटेनरों के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड खाली तथा लदे हुए कंटेनर के भार पर विचार करते हुए टीईयू में परिवर्तित किए गए हैं। खाली कंटेनरों के मामले में, 20' कंटेनर का भार 2.5 मी.ट. लिया गया है जबकि लदे हुए कंटेनर के लिए एनएमपीटी में प्रहस्तित 20' कंटेनर का औसत भार 15 मी.ट. है। इस प्रकार, खाली कंटेनर के लिए प्रति हुक प्रति पाली कार्यनिष्पादन मानदंड 80 टीईयू (200/2.5) है और लदा हुआ कंटेनर 70 टीईयू (1050/15) है।
- (iv). जम्बो बैग के लिए तट प्रहस्तन पद्धति 3 के मामले में, दिशानिर्देशों में कोई उपस्कर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया है। चूंकि जम्बो बैग मैनुअल तरीके से प्रहस्तित नहीं किए जा सकते इसलिए एक फोर्कलिफ्ट (5 टन) प्रति हुक पर विचार किया गया है।
- (v). उपस्कर/टिप्पर/ट्रेलरों/ट्रकों के प्रकार और क्षमता पत्तन में इसकी उपलब्धता के आधार पर मामूली बदलावों के साथ दिशानिर्देशों के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।
- (vi). दिशानिर्देशों में रेल वैगन लदाई अर्थात् भंडारण यार्ड में कार्गो की लदाई और रेलवे साइडिंग को परिवहन तथा रेलवे वैगनों पर लदाई नहीं दी गई है। तथापि, इसे एनएमपीटी में उपर्युक्त गतिविधि के लिए तैनात किए गए उपस्कर/लेबर के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। बैग कार्गो के मामले में मैनुअल प्रहस्तन शामिल है, लेबर प्रभार उपस्कर लागत के 10 प्रतिशत तक अधिक हैं और, इसलिए, इसे वास्तविक आधार पर लिया गया है। औसत टनभार/टीईयू प्रति रैक एनएमपीटी में प्रहस्तित कार्गो के आधार पर शुष्क बल्क कार्गो के लिए 3800 मी.ट., बैग कार्गो के लिए 2200 और 80 टीईयू कंटेनर लिया गया है।
- (vii). शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन के लिए, होपरों की संख्या हुकों की संख्या के तदनुसार सुविचारित की गई है।
- (viii). दिशानिर्देशों के अनुसार, तट प्रहस्तन परिचालन के लिए लेबर लागत उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत है। तथापि, ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन के लिए विभिन्न पद्धतियों में निर्धारित उपस्कर निर्धारित नहीं किए जाने के मामले हैं। ऐसे मामलों में लेबर लागत रु. 5000/- प्रति हुक प्रति पाली (रु. 1250/- प्रति लेबर जिसमें मजदूरी, पीएफ, ईएसआई और प्रोत्साहन शामिल है की दर से 4 लेबर प्रति हुक) सुविचारित की गई है। 3 हुकों के लिए लेबर प्रभार रु. 15000 और 2 हुकों के लिए रु. 10000 होंगे।
- (ix). स्टीवडोरर्स और तट प्रहस्तन एजेंट्स पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन लेबर विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए लेबी और टीएमपी द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के दरमान के अध्याय 7 की शर्तों में कार्गो प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रोत्साहनों की अदायगी जारी रखनी होगी। मौजूदा प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए अपफ्रंट अधिकतम प्रशुल्क के लिए हैं और इसकी एनएमपीटी द्वारा संग्रहणीय आरसीएचडब्ल्यू प्रभारों से तुलना नहीं की जा सकती। लेबर की तैनाती एनएमपीटी और यूनियन का प्रतिनिधित्व कर रहे कामगारों के बीच हुए औद्योगिक विवाद निपटान के अनुसार है। वर्ष 2016-17 के दौरान, आरसीएचडब्ल्यू ने रु. 40.30 करोड़ के व्यय के सापेक्ष रु. 23.32 करोड़ का राजस्व अर्जित किया था। इस प्रकार, आरसीएचडब्ल्यू भारी घाटे के अधीन कार्य कर रहा है और इस विषय के अधीन नीति में किसी बदलाव से पत्तन पर गंभीर वित्तीय बोझ पड़ सकता है।
- (x). प्रस्ताव दिनांक 23 जून 2017 में, एनएमपीटी ने ब्रेक बल्क कार्गो के लिए एक पद्धति (पद्धति 4) के अधीन अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रस्ताव में, सभी 4 पद्धतियों के अधीन अपफ्रंट प्रशुल्क स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित किया गया है।
- (xi). उत्पादकता मानदंड संशोधित प्रस्ताव में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित किए गए हैं।

11.5. तदनुसार, एनएमपीटी ने संशोधित दरमान और कार्यनिष्पादन मानक पर अनुमोदन मांगा है जोकि नीचे दिया गया है :

## क. स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क :

## 2.1. शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)			
		ग्रेब के साथ		जलयान ग्रेब के साथ अथवा ग्रेब के बिना	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक सभी उर्वरक जो प्रसंस्करण के बिना सीधे इस्तेमाल किए जा सकते हैं जैसे एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट आदि	89.77	53.86	47.77	28.66
2	उर्वरक – कच्चा – माल सभी उर्वरक जो तैयार उर्वरकों के उत्पादन के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं जैसे सल्फर, रॉक फास्फेट आदि	95.08	57.05	53.08	31.85
3	खाद्यान्न – सभी प्रकार के खाद्यान्न, सेरेल्स, सभी प्रकार की दालें, मटर, बलगर गेहूँ, कॉर्न सोया ब्लेंड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी या क्यूब थोक में, कैंटल फीड/एनिमल फीड, बोन और बोन मील, ऑयल केक्स, फूडर, कोपरा केक, सभी प्रकार के ऑयल एक्स्ट्रैक्शन्स, आदि	107.14	64.28	65.14	39.08
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) ताप कोयला	117.10	117.10	75.10	75.10
5	कोकिंग कोयला क) ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले और पेट्रोलियम कोक जैसे : कोक/चारकोल, धातुकर्म कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल आदि।	125.52	75.31	83.50	50.10
	ख) पेट्रोलियम कोक	125.45	125.45	83.45	83.45
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुडिटकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि क) लौह अयस्क; फाइन्स और लम्प्स, लौह अयस्क गुडिटकाएं आदि	93.44	93.44	51.44	51.44
	ख) बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	155.74	93.44	85.74	51.44
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो सभी प्रकार के अल्यूमिना रीवर रेत, स्टोन डस्ट, फ्लाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, इलमेनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलविसंग सामग्री, चाक, रॉक रेत	81.81	49.08	39.81	23.88
8	जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज लौह अयस्क से इतर अयस्क, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क, और बेन्टोनाइट से इतर खनिज जैसे : मैंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकोन, सिलिकोन मैंगनीज, हाइ कार्बन फेरोक्रोम, जिप्सम, क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित, मैंगनेसाइट, ग्रेफाइट, सिलिकोन कार्बाइड, म्यूलाइट, बेरीटज, फेल्डस्पार आदि	91.42	54.85	49.42	29.65

## 2.2. ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	बैग कार्गो विभिन्न वजन (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गो जो मैनुअल तरीके से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : काजू गिरी, काजू दाना, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूँ और अन्य खाद्यान्न, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब, सोडा एश आदि।	139.19	83.51
2	जम्बो बैग विभिन्न वजन (0.5, 1.0, 1.5 मी.ट.) के बैगों में सभी कार्गो जो केवल बैगों को स्लिंगों हुक करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं, और इनमें शामिल हैं – बॉक्सों, डिब्बों, बैरेल्स, ड्रमों में कार्गो अथवा रोल शामिल है जैसे : बॉक्सों में गुड़ पत्थ, प्रसंस्कृत लकड़ी जैसे बोर्ड, पोल्ट प्लाइवुड, न्यूज प्रिंट, तेल – पशु अथवा वनस्पति बैरेल्स में, रबड़ – कच्चा, रबड़ – उत्पादित, सिंथेटिक रेजिन, पेपर, पेपर उत्पाद और न्यूज प्रिंट अस्पल्ट और बैरेल्स में बिटुमेन आदि।	91.07	54.64
3	लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब मिन्न-मिन्न वजन तथा आयामों के सभी लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं।	103.27	61.96

4	लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, प्लेटें : सभी लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, विभिन्न वजनों तथा आयामों की प्लेटें : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं जैसे : लौह तथा स्टील सामान, अल्यूमीनियम उत्पाद, अल्यूमिना बिलेट्स, स्टील पाइप, अल्यूमीनियम इन्गोट्स, एसबेस्टोस, आदि।		393.85	236.31
5	लकड़ी के लट्टे – कठोर भिन्न-भिन्न लम्बाई और भारी वनज के लकड़ी के लट्टे; सामान्यतः : 1.5 मी.ट. प्रति पीस से अधिक होते हैं।		126.67	76.00
6	ग्रेनाइट और मारबल्स सभी आयामों के ग्रेनाइट ब्लॉक्स सामान्यतः : 3.0 से 40.0 मी.ट. प्रति ब्लॉक के बीच और भिन्न-भिन्न भार के मारबल्स जैसे : ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक्स एवं मारबल्स, पत्थर – स्कल्पचरल, एनग्रेव्ड स्लैब, ड्रैस्ड आदि		211.72	127.03
7	खाली कंटेनर	20' तक	447.14	268.28
		20' से अधिक और 40' तक	670.71	402.42
		40' से अधिक	894.28	536.57
8	लदे हुए कंटेनर	20' तक	511.02	306.61
		20' से अधिक और 40' तक	766.52	459.91
		40' से अधिक	1022.03	613.22
9	परियोजना कार्गो विशिष्ट परियोजनाओं के लिए कार्गो, प्रायः : ओओजी विशिष्टता वाले और विशेष साधनों के माध्यम से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, रेलवे कोच तथा वैगन। सभी प्रकार के परियोजना कार्गो जिनमें अति आयामीय परेषण आदि शामिल हैं।			125.41
10	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे सभी प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पादक जो विभिन्न वजन तथा आयामों के होते हैं जैसे : मशीनरी तथा पुर्जे, मशीनरी पुर्जे, मिलिट्री सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा भंडार, टैंक और टैंक पुर्जे, हथियार, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपकरण/मशीनरी।			130.99

### अनुसूची 2.1 और 2.2 के लिए टिप्पणियां

- ऊपर दिए गए स्टीवडोरिंग प्रभार जलयान बोर्ड क्रैनों/उपस्करों का इस्तेमाल करते हुए जलयान होल्ड से घाट अथवा विलोमत : कार्गो के स्थानांतरण के लिए हैं और स्टीवडोरिंग परिचालन करने के लिए शिपिंग कम्पनी अथवा इसके एजेंट से स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालकों द्वारा प्रभारित किया जाता है।
- यदि हारबर मोबाइल क्रैन तैनात की जाती है, एनएमपीटी दरमानों में विनिर्दिष्ट दर पर प्रति टन किराया प्रभार अतिरिक्त होगा। हारबर मोबाइल क्रैन के लिए किराया प्रभार में ग्रेब शामिल है और इसलिए "ग्रेब के बिना" के लिए स्टीवडोरिंग प्रभार शुष्क बल्क कार्गो के लिए लागू होगा।
- स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट को स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गैंग की सेवा लेनी होती है और कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार पत्तन को प्रति टन लेवी की अदायगी करनी होगी।
- सांविधिक करार के अनुसार कामगारों को भुगतान किए जाने वाले कोई प्रोत्साहन पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी स्थिति हो, को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट द्वारा भुगतान किए जाते हैं।
- विनिर्दिष्ट प्रभार समेकित दर है और स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए निष्पादित किए जाने के लिए अपेक्षित सभी गतिविधियां शामिल हैं जिसमें कार्गो प्रहस्तन के लिए जलयान हैचों के भीतर उपस्कर की तैनाती जैसे सफाई, लेवलिंग आदि शामिल हैं और अन्य कोई प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।

### ख. तट प्रहस्तन प्रभार

#### 3.1. शुष्क बल्क कार्गो :

क्र. सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)									
		पद्धति 1		पद्धति 2				पद्धति 3			
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक सभी उर्वरक जो प्रसंस्करण के बिना सीधे इस्तेमाल किए जा सकते हैं जैसे एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट आदि	26.46	15.88	94.08	56.45	125.44	75.26	120.54	72.32	151.90	91.14
2	उर्वरक — कच्चा — माल सभी उर्वरक जो तैयार उर्वरकों के उत्पादन के लिए इस्तेमाल	26.46	15.88	104.53	62.72	139.38	83.63	130.99	78.60	165.84	99.50

	किए जाते हैं जैसे सल्फर, रॉक फास्फेट आदि										
3	खाद्यान्न – सभी प्रकार के खाद्यान्न, सेरेल्स, सभी प्रकार की दालें, मटर, बलार गेहूं, कोर्न सोया ब्लेंड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी या क्यूब थोक में, कैटल फीड/एनिमल फीड, बोन और बोन मील, ऑयल केक्स, फूडर, कोपरा केक, सभी प्रकार के ऑयल एक्ट्रेक्शन्स, आदि	26.46	15.88	128.29	76.97	171.05	102.63	154.75	92.85	197.51	118.51
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) ताप कोयला	26.00 (टाइपले खन त्रुटि 26.46 होना चाहिए)	26.00 (टाइपले खन त्रुटि 26.46 होना चाहिए)	103.19	103.19	129.65	129.65	129.65	129.65	156.11	156.11
5	कोकिंग कोयला क) ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले और पेट्रोलियम कोक जैसे : कोक/चारकोल, धातुकर्म कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल आदि।	26.48	15.89	114.73	68.84	144.15	86.49	141.21	84.72	170.62	102.37
	ख) पेट्रोलियम कोक	26.46	26.46	114.66	114.66	144.06	144.06	141.12	141.12	170.52	170.52
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुडिटकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि क) लौह अयस्क; फाइनस और लम्स, लौह अयस्क गुडिटकाएं आदि	26.46	26.46	79.74	79.74	105.12	105.12	106.20	106.20	131.58	131.58
	ख) बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	44.10	26.46	132.90	79.74	175.19	105.12	177.00	106.20	219.29	131.58
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो सभी प्रकार के अल्युमिना रीवर रेत, स्टोन डस्ट, फ्लाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, इलमेनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलविसंग सामग्री, चाक, रॉक रेत	26.46	15.88	127.40	76.44	160.07	96.04	153.86	92.32	186.53	111.92
8	जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज लौह अयस्क से इतर अयस्क, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क, और बेन्टोनाइट से इतर खनिज जैसे : मैंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलीकोन, सिलीकोन मैंगनीज, हाइ कार्बन फेरोक्रोम, जिप्सम, क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित, मैंगनेसाइट, ग्रेफाइट, सिलीकोन कार्बाइड, म्यूलाइट, बेरीटज, फेल्डसफर आदि	26.46	15.88	97.32	58.39	129.77	77.86	123.78	74.27	156.23	93.74

क्र.सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन प्रमाण प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)									
		पदति 4		पदति 5				पदति 6			
				1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे		1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक सभी उर्वरक जो प्रसंस्करण के बिना सीधे इस्तेमाल किए जा सकते हैं जैसे एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट आदि	70.56	42.34	164.64	98.78	196.00	117.60	139.16	83.50	170.52	102.31
2	उर्वरक — कच्चा — माल सभी उर्वरक जो तैयार उर्वरकों के उत्पादन के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं जैसे सल्फर, रॉक फास्फेट आदि	78.40	47.04	182.93	109.76	217.78	130.67	154.62	92.77	189.47	113.68
3	खाद्यान्न — सभी प्रकार के खाद्यान्न, सेरेल्स, सभी प्रकार की दालें, मटर, बलार गेहूं, कोर्न सोया ब्लैंड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी या क्यूब थोक में, कैंटल फीड/एनिमल फीड, बोन और बोन मील, ऑयल केक्स, फूडर, कोपरा केक, सभी प्रकार के ऑयल एक्स्ट्रैक्शन्स, आदि	96.22	57.73	224.51	134.71	267.27	160.36	189.76	113.86	232.53	139.52
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) ताप कोयला	95.26	95.26	198.45	198.45	224.91	224.91	117.75	117.75	144.21	144.21
5	कोकिंग कोयला क) ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले और पेट्रोलियम कोक जैसे : कोक/चारकोल, धातुकर्म कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल आदि।	105.90	63.54	220.63	132.38	250.05	150.03	130.91	78.55	160.33	96.20
	ख) पेट्रोलियम कोक	105.84	105.84	220.50	220.50	249.90	249.90	130.83	130.83	160.23	160.23
6	लोह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि क) लौह अयस्क; फाइन्स और लम्स, लौह अयस्क गुट्टिकाएं आदि	65.24	65.24	144.99	144.99	170.36	170.36	89.71	89.71	115.08	115.08
	ख) बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	108.74	65.24	241.64	144.99	283.93	170.36	149.52	89.71	191.80	115.08
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो सभी प्रकार के अल्यूमिना रीवर रेत, स्टोन डस्ट, फ्लाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, इलमेनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलविसिंग सामग्री, चाक, रॉक रेत	117.60	70.56	245.00	147.00	277.67	166.60	125.77	75.46	158.43	95.06
8	जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज लोह अयस्क से इतर अयस्क, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क, और बेन्टोनाइट से इतर खनिज जैसे : मैंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकोन, सिलिकोन मैंगनीज, हाइ कार्बन फेरोक्रोम, जिप्सम, क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित, मैगनेसाइट, ग्रेफाइट, सिलिकोन कार्बाइड, म्यूलाइट, बेरीटज, फेल्डस्पार आदि	72.99	43.80	170.32	102.19	202.76	121.66	143.96	86.38	176.40	105.84

## 3.2. ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	घटक		तट प्रहस्तन प्रमार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)							
			पद्धति 1		पद्धति 2		पद्धति 3		पद्धति 4	
			विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	बैग कार्गो विभिन्न वजनों (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गो जो मैन्युअल तरीके से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : काजू गिरी, काजू दाना, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूँ और अन्य खाद्यान्न, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्युब, सोडा एश आदि।		एनए	एनए	28.00	16.80	एनए	एनए	103.49	62.09
2	जम्बो बैग विभिन्न वजनों (0.5, 1.0, 1.5 मी.ट.) के बैगों में सभी कार्गो जो केवल बैगों को स्लिंगों हुक करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं, और इनमें शामिल हैं – बॉक्सों, डिब्बों, बैरेल्स, ड्रमों में कार्गो अथवा रोल शामिल है जैसे : बॉक्सों में बुड पल्प, प्रसंस्कृत लकड़ी जैसे बोर्ड, पोल्स प्लाइवुड, न्यूज प्रिंट, तेल – पशु अथवा वनस्पति बैरेल्स में, रबड़ – कच्चा, रबड़ – उत्पादित, सिंथेटिक रेजिन, पेपर, पेपर उत्पाद और न्यूज प्रिंट अस्फाल्ट और बैरेल्स में बिटुमेन आदि।		15.00	9.00	एनए	एनए	73.59	44.15	एनए	एनए
3	लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब भिन्न-भिन्न वजनों तथा आयामों के सभी लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं।		10.27	6.16	15.06	9.04	131.06	78.64	146.12	87.67
4	लौह तथा स्टील पाइप, टयूबें, प्लेटें : सभी लौह तथा स्टील पाइप, टयूबें, विभिन्न वजनों तथा आयामों की प्लेटें : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं जैसे : लौह तथा स्टील सामान, अल्यूमीनियम उत्पाद, अल्यूमिना बिलेट्स, स्टील पाइप, अल्यूमीनियम इनगोट्स, एसबेस्टोस, आदि।		49.89	29.93	40.98	24.59	328.17	196.90	369.14	221.48
5	लकड़ी के लट्टे – कठोर भिन्न-भिन्न लम्बाई और भारी वनज के लकड़ी के लट्टे, सामान्यत : 1.5 मी.ट. प्रति पीस से अधिक होते हैं।		एनए	एनए	82.13	49.28	एनए	एनए	238.19	142.91
6	ग्रेनाइट और मारबल्स सभी आयामों के ग्रेनाइट ब्लॉक्स सामान्यत : 3.0 से 40.0 मी.ट. प्रति ब्लॉक के बीच और भिन्न-भिन्न भार के मारबल्स जैसे : ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक्स एवं मारबल्स, पत्थर – स्कल्पचरल, एनग्रेव्ड स्लैब, ड्रेस्ड आदि		25.24	15.14	एनए	एनए	335.93	201.56	एनए	एनए
7	खाली कंटेनर	20' तक	120.04	72.02	253.66	152.20	1774.91	1064.95	2028.58	1217.15
		20' से अधिक और 40' तक	180.05	108.03	380.50	228.30	2662.37	1597.42	3042.86	1825.72
		40' से अधिक	240.07	144.04	507.33	304.40	3549.82	2129.89	4057.15	2434.29
8	लदे हुए कंटेनर	20' तक	137.18	82.31	532.30	319.38	2513.27	1507.96	3045.57	1827.34
		20' से अधिक और 40' तक	205.78	123.47	798.45	479.07	3769.90	2261.94	4568.35	2741.01
		40' से अधिक	274.37	164.62	1064.60	638.76	5026.53	3015.92	6091.13	3654.68
9	परियोजना कार्गो विशिष्ट परियोजनाओं के लिए कार्गो, प्राय : ओओजी विशिष्टता वाले और विशेष साधनों के माध्यम से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, रेलवे कोच तथा वैगन। सभी प्रकार के परियोजना कार्गो जिनमें अति आयामीय परेषण आदि शामिल हैं।			27.94	76.83	46.10	356.48	213.89	471.21	282.73
10	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे सभी प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पादक जो विभिन्न वजन तथा आयामों के होते हैं जैसे : मशीनरी तथा पुर्जे, मशीनरी पुर्जे, मिलिट्री सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा भंडार, टैंक और टैंक पुर्जे, हथियार, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपकरण / मशीनरी।			27.94	76.83	46.10	356.48	213.89	471.21	282.73



**3.3. रेलवे वैगनों पर कार्गो की लदाई/उतराई के लिए प्रभार**

क्र.सं.	घटक	प्रहस्तन प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)	
		घाट के भीतर रेलवे साइडिंग	पानाम्बर मार्शलिंग यार्ड पर रेलवे साइडिंग
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	62.67	73.81
2	बैग कार्गो	166.93	197.48
3	खाली कंटेनर	20' तक	1114.35
		20' से अधिक और 40' तक	1671.53
		40' से अधिक	2228.70
4	लदे हुए कंटेनर	20' तक	1120.44
		20' से अधिक और 40' तक	1680.66
		40' से अधिक	2240.88

**अनुसूची 3.1, 3.2 और 3.3 के लिए टिप्पणियां**

1. तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उपर्युक्त पद्धतियों का विवरण नीचे दिया गया है :

शुष्क बल्क कार्गो के लिए :

पद्धति	प्रहस्तन पद्धतियों के बारे
1	कार्गो परेपिती के परिसर को सीधी डिलीवरी के लिए ट्रक पर उतारा जाता है (होपर से)
2	कार्गो ट्रक पर (बिना होपर के) उतारा जाता है और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है
3	कार्गो होपर के माध्यम से ट्रक पर उतारा जाता है और भंडारण के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है
4	कार्गो घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा परेपिती परिसर भेजा जाता है
5	कार्गो घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाता है
6	निर्यात : कार्गो भंडारण यार्ड में उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा बर्थ को परिवहन किया जाता है।

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए :

पद्धति	प्रहस्तन पद्धतियों के बारे
1	कार्गो/कंटेनर परेपिती परिसर अथवा विलोमत : सीधे डिलीवरी के लिए ट्रक पर लादा जाता है
2	कार्गो/कंटेनर घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा परेपिती परिसर अथवा विलोमत : भेजा जाता है
3	कार्गो/कंटेनर ट्रक पर लादा जाता है और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमत : भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाता है।
4	कार्गो/कंटेनर घाट पर लादा जाता है तथा ट्रकों पर लादा जाता है तथा पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमत : भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाता है

- निर्धारित प्रभार सम्पूर्ण तट प्रहस्तन गतिविधियों के लिए हैं जिनमें हुक पर कार्गो की प्राप्ति, घाट पर प्रहस्तन, भंडारण प्वाइंट को परिवहन, भंडारण, आयात कार्गो के लिए परेपिती को कार्गो की डिलीवरी शामिल है। विपरीत चक्र निर्यात कार्गो के लिए होगा।
- रेलवे साइडिंग में कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार में ट्रिमिंग, कवरिंग आदि सहित स्टेक यार्ड में कार्गो/कंटेनर की लदाई, परिवहन तथा ट्रकों/टिप्पर/ट्रेलरों से उतराई और रेलवे वैगनों पर लदाई तथा विलोमत : शामिल है।
- विनिर्दिष्ट प्रभार समेकित दर है और अन्य प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।
- स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट को तट प्रहस्तन परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गैंग की सेवा लेनी होती है और कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार पत्तन को प्रति टन लेवी की अदायगी करनी होगी।
- सांविधिक करार के अनुसार पत्तन कामगारों को भुगतान किए जाने वाले कोई प्रोत्साहन पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी स्थिति हो, को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट द्वारा भुगतान किए जाते हैं।

ग. कार्यनिष्पादन मानक :

(i). शुष्क बल्क कार्गो :

शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो :

क्र.सं.	कार्गो	उत्पादकता मानदंड प्रति पाली
1	बैग कार्गो	900 टन
2	जम्बो बैग	1680 टन
3	लौह तथा स्टील - कोइलें और स्लेब	4080 टन
4	लौह तथा स्टील - पाइप, ट्यूबें, प्लेटें	840 टन
5	लकड़ी कठोर	1440 टन
6	ग्रेनाइट्स और मारबल्स	1000 टन
7	कंटेनर खाली	160 टीईयू
8	कंटेनर लदे हुए	140 टीईयू
9	परियोजना कार्गो	600 टन
10	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे	600 टन

क एवं ख के लिए टिप्पणी - विनिर्दिष्ट मानदंड स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए लागू हैं।

12. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

(i). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/76/2016-एनएमपीटी दिनांक 8 फरवरी 2017 द्वारा अंतरिम व्यवस्था के रूप में तदर्थ आधार पर अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन अनुमोदित किए थे। तत्पश्चात्, एनएमपीटी ने तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए कुछ नई मर्दों नामतः : लौह तथा स्टील - कोइलें एवं स्लेब और लौह एवं स्टील - पाइप अधिसूचित करने का अनुरोध किया था जिसे इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/6/2016-एनएमपीटी दिनांक 29 मार्च 2017 द्वारा संशोधन रूप में अनुमोदित किया गया था। वर्तमान कार्यवाही एनएमपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव के आधार पर अंतिम अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है।

(ii). (क). एनएमपीटी में, पत्तन के पास 15 बर्थ हैं, जहां विहित बर्थों पर शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो और लिक्विड कार्गो प्रहस्तित किए जाते हैं। स्टीवडोरों के लिए आवश्यकता केवल शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए है जो बर्थ सं. 1 से 4, 6, 7, 8 और 14 में प्रहस्तित किए जाते हैं।

(ख). दिशानिर्देश प्रत्येक शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन बारह बृहत् घटक समूह के लिए मानदंड निर्धारित करते हैं। एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित बृहत् कार्गो वर्गीकरण का अनुसरण करते हुए आठ शुष्क बल्क समूह अर्थात् (1). तैयार उर्वरक, (2). उर्वरक - कच्चा माल, (3). खाद्यान्न, (4). गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला), (5). कोकिंग कोयला, (6). लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं आदि और बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क आदि, (7). चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो, (8). जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने चार कार्गो समूहों अर्थात् अलग-अलग कबाड़, भारी धातु कबाड़ (एचएमएस), नमक तथा अल्यूमीनियम कच्चा लौहा इन्गोट्स और समान शुष्क बल्क कार्गो चूंकि इन कार्गो समूहों में से कोई भी कार्गो वर्ष 2013-16 के लिए पत्तन में प्रहस्तित नहीं किया गया है।

(ग). पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित बृहत् कार्गो वर्गीकरण का अनुसरण करते हुए दस ब्रेक बल्क कार्गो समूह अर्थात् (1). बैग कार्गो, (2). जम्बो बैग, (3). लौह तथा स्टील - कोइलें और स्लेब, (4). लौह, स्टील - पाइप, ट्यूबें, प्लेटें, (5). लकड़ी के लट्टे - कठोर, (6). ग्रेनाइट और मारबल्स, (7). खाली कंटेनर, (8). कंटेनर लदे हुए (9). परियोजना कार्गो, (10). मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने आरओआरओ माध्यम से इतर दो ब्रेक बल्क कार्गो समूहों अर्थात् लकड़ी (नरम) और मोटर वाहनों के लिए दरों का प्रस्ताव नहीं किया है। पत्तन ने वर्ष 2013 से 2016 के दौरान इन कार्गो समूहों का प्रहस्तन नहीं किया है।

किसी भी मामले में, यदि एनएमपीटी स्टीवडोरों को शुष्क बल्क कार्गो अथवा ब्रेक बल्क कार्गो करने के लिए कहता है जिसके लिए वर्तमान प्रस्ताव में प्रशुल्क की मांग नहीं की गई हो, पत्तन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट अधिकतम प्रशुल्क की मांग करने वाला प्रस्ताव समय से दाखिल कर सकता है।

(iii). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानक :

- (क). शुष्क बल्क कार्गो के अधीन कार्गो समूहों के लिए, एनएमपीटी ने पूरी तरह से दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों के अनुसार ही उत्पादकता तथा हुक/पाली का प्रस्ताव किया है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए भी, एनएमपीटी ने कुछ संशोधनों के अधीन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता के अनुसार पूरी तरह से उत्पादकता का प्रस्ताव किया है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है : -  
हुकों/पाली के संबंध में, पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो जैसे बैग कार्गो, जम्बो कार्गो, लौह तथा स्टील एवं लकड़ी के लिए यह उद्धरित करते हुए 2.5 प्रति पाली की बजाय 2 प्रति पाली रूप में हुकों की संख्या पर विचार किया है। दिशानिर्देशों के स्टीवडोरिंग तथा टट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट शर्तों को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर मानदंडों में जरूरी समायोजन को स्वीकार करने की अनुमति देता है। हुकों की संख्या में विपथन के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित स्वीकार किया गया है।  
दिशानिर्देश इस आधार पर ब्रेक बल्क कार्गो जैसे परियोजना कार्गो तथा मशीनरी एवं मशीनरी पुर्जों के लिए कोई उत्पादकता मानदंड निर्धारित नहीं करते हैं कि ये दो कार्गो समरूप प्रकृति के नहीं हैं और विभिन्न आकार, आकृति तथा वजन में आते हैं। दिशानिर्देश संबद्ध पत्तन से यह अपेक्षा करते हैं कि ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी भी पत्तन द्वारा अर्जित उत्तम उत्पादकता के आधार पर उत्पादकता पर विचार किया जाए।  
एनएमपीटी ने इन दो ब्रेक बल्क कार्गो के प्रत्येक के मामले में 600 टन/पाली उत्पादकता पर विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर यह कहना प्रासंगिक है कि वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा सुविचारित परियोजना कार्गो तथा मशीनरी एवं मशीनरी पुर्जों के लिए उत्पादकता इन दोनों कार्गो के लिए 435 टन प्रति पाली है। विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) ने क्रमशः : 400 टन/पाली और 435 प्रति टन/पाली पर विचार किया है। परियोजना कार्गो तथा मशीनरी के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता वीपीटी तथा वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता स्तर से अधिक पाई गई है। अन्य महापत्तनों जैसे चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में सुविचारित परियोजना कार्गो के लिए उत्पादकता एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 600 टन से कम है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में सुविचारित उत्पादकता स्तर इन दो ब्रेक बल्क कार्गो मर्दों के लिए हैं और एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विचार किया गया है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि अगली समीक्षा के दौरान ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी भी महापत्तन न्यास द्वारा अर्जित उत्तम उत्पादकता पर विचार करे, जब प्रासंगिक और बेहतर प्रदर्शन स्तर ऐसे कार्गो के लिए उपलब्ध होगा।  
खाली कंटेनर और लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक 200 टन और 1050 टन प्रति हुक प्रति पाली हैं। 2 हुक/पाली के निर्धारित मानदंडों के लिए, दिशानिर्देशों के अनुसार मानक उत्पादकता खाली कंटेनर तथा लदे हुए कंटेनरों के लिए क्रमशः : 400 टन/पाली और 2100 टन प्रति पाली परिगणित होता है। पत्तन ने अपने पत्तन में प्रहस्तित खाली तथा लदे हुए कंटेनर के वजन पर विचार करते हुए टनभार से टीईयू में कार्यनिष्पादन मानदंड परिवर्तित किए हैं। एनएमपीटी ने, अपने मूल प्रस्ताव में, 3 टन प्रति खाली टीईयू और 15 टन प्रति लदा हुआ टीईयू का परिवर्तन अनुपात लागू करते हुए टनों को टीईयू में परिवर्तित करने का प्रस्ताव किया था। संशोधित प्रस्ताव में, तथापि, एनएमपीटी ने टनों को टीईयू में परिवर्तित करने के लिए खाली कंटेनर का वजन 2.5 टन सुविचारित किया था। लदे हुए कंटेनर के लिए औसत प्रहस्तन क्षमता इसके मूल प्रस्ताव के अनुसार रखी गई है। ऐसे लागू किए गए परिवर्तन कारक के आधार पर, एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता एसोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलोर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस) द्वारा सुझाये गए 67 टीईयू के विपरीत खाली कंटेनर के लिए 80 टीईयू/हुक/पाली (अर्थात् 200 टन/2.5 टन प्रति खाली कंटेनर) है। एएनएमपीएस ने 67 टीईयू के लिए आधार नहीं दिया था। एनएमपीटी ने लदे हुए कंटेनर के लिए 70 टीईयू/हुक/पाली पर विचार किया था जोकि एनएमपीटी द्वारा सुझाई गई संख्या (अर्थात् 1050 टन/15 टन प्रति लदा हुआ कंटेनर) के बराबर है। तदनुसार, 2 हुक प्रति पाली के निर्धारित मानदंड के लिए, पत्तन ने खाली कंटेनर के लिए 160 टीईयू प्रति पाली और लदे हुए कंटेनर के लिए 140 टीईयू प्रति पाली की दर से उत्पादकता पर विचार किया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों को लेते हुए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित टीईयू में उत्पादकता स्तर तथा इसके पत्तन में लदे हुए तथा खाली कंटेनर के वजन के आधार पर टीईयू में परिवर्तित करने पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।
- (ख). एसोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलोर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस) ने निवेदन किया है कि पत्तन द्वारा सुविचारित उत्पादकता मानदंड उच्चतर हैं और इस कारण से अर्जित किए जाने योग्य नहीं हैं कि उपस्कर के रखरखाव तथा उपलब्धता एवं मैनपावर की कमी से संबंधित मुद्दे हैं। जब यह एनएमपीटी की जानकारी में लाया गया था तो पत्तन ने कहा था कि दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित मानदंड अंगीकृत किए गए हैं और यह भी कहा था कि निर्धारित उत्पादकता मानदंड उचित हैं और अर्जित किए जा सकते हैं। वास्तव में, 300 टन के मानदंड के विपरीत बर्थ सं. 2 में बैग कार्गो के लिए 356 टन की उत्पादकता अर्जित की गई है। इसने पत्तन से अनुरोध किया था कि उत्पादकता को बैग कार्गो के लिए 330 टन/पाली से 150/200 टन/पाली, लौह तथा स्टील कोइलों के लिए 1360 से 500/पाली, जम्बो बैगों के लिए 560 से 350 टन/पाली, लकड़ी कठोर के लिए 480 से 300 टन/पाली तथा खाली कंटेनर के लिए 200 से 120 किया जाए। रखरखाव मुद्दे नियंत्रित कारक हैं और प्रशुल्क के निर्धारण की मानक पद्धति को प्रभावित करने के लिए ऐसे मुद्दों की अनुमति नहीं दी जा सकती।
- (ग). दिशानिर्देशों के अनुसार शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए मानक उत्पादकता की तुलनात्मक स्थिति, शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित सूचना के आधार पर पत्तन द्वारा सुविचारित उत्पादकता स्तर **अनुबंध-I** रूप में संलग्न विवरण में दिए गए हैं।  
चूंकि एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार उत्पादकता पर विचार किया है, सिवाय ब्रेक बल्क कार्गो के लिए हुकों की संख्या में विपथन तथा कंटेनरों के मामले में टनों का टीईयू में परिवर्तन जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, एनएमपीटी द्वारा यथा सुविचारित उत्पादकता स्तर को ध्यान में रखा गया है।

- (क). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में यथा विनिर्दिष्ट, स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए परिचालन लागत निम्नलिखित मुख्य शीर्षों अर्थात् उपस्कर किराया लागत, लेबर लागत, परिचालन उपरिव्यय तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों के अधीन समूहित किए गए हैं जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(ख). **उपस्कर किराया प्रभार :**

- (i). दिशानिर्देशों का अनुबंध-VII स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत के अनुमानन के लिए मानदंड निर्धारित करता है।

उक्त अनुबंध के अनुसार, जलयान से तट परिचालनों के लिए, मानक प्रहस्तन उपस्कर जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इन प्रहस्तन उपस्करों के संयोजन है।

जैसाकि पहले बताया गया है, अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी ने स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए कार्गो वार एकल अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया था। पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में एचएमसी के लिए किराया प्रभारों पर विचार नहीं किया है। पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान के अनुसार अलग से एचएमसी हेतु किराया प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया है, यदि स्टीवडोरिंग द्वारा तैनाती की जाती है। इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/22/2015-एनएमपीटी दिनांक 27 फरवरी 2016 द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन में एचएमसी के मामले में किराया प्रभार निर्धारित किया था।

पत्तन ने इस आशय से दरमान में टिप्पणी प्रस्तावित की है कि एचएमसी के लिए किराया प्रभार एनएमपीटी के दरमानों के अनुसार अलग से वसूल किया जाएगा। टिप्पणी में यह भी कहा गया है कि एचएमसी के लिए किराया प्रभार में ग्रेब शामिल है और, इसलिए, ग्रेब के बिना स्टीवडोरिंग दर शुल्क बल्क कार्गो के लिए लागू किया जाएगा जो ग्रेब के साथ एचएमसी की तैनाती नहीं करते हैं। उपर्युक्त के परिणामस्वरूप, पत्तन ग्रेब के साथ और ग्रेब के बिना अलग से स्टीवडोरिंग दर पर पहुंचा है।

हैच गणना के संबंध में, मानदंड कुछ शुल्क बल्क कार्गो के लिए डोजर 5 टन – 1 संख्या प्रति हैच, ग्रेब 1 सं. प्रति हुक और कुछ शुल्क बल्क कार्गो अर्थात् गैर कोकिंग कोयला, कोकिंग कोयला, लौह अयस्क के लिए यह एक्सकवेटर की 1 सं. प्रति हैच और ग्रेब की 1 सं. प्रति हुक निर्धारित करते हैं।

एनएमपीटी द्वारा प्रेषित विस्तृत गणना से, यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने डोजरों/एक्सकवेटरों के स्थान पर पे लोडरों की तैनाती का प्रस्ताव किया है।

एनएमपीटी ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों और पत्तन के पास उपस्कर की उपलब्धता के अनुसार संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित क्षमता और उपस्कर के प्रकार में मामूली परिवर्तनों के साथ दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर की मानक सूची के अनुसार उपस्कर किराया प्रभारों पर विचार किया है। इस संबंध में यह कहना प्रासंगिक है कि दीनदयाल पत्तन न्यास और विशाखापत्तन पत्तन न्यास ने भी पत्तन की स्थानीय परिस्थिति के आधार पर डोजरों/एक्सकवेटरों के स्थान पर पे लोडरों का प्रस्ताव किया था जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था।

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार उपस्कर तैनाती का प्रस्ताव किया है। कुछ ब्रेक बल्क कार्गो के लिए जो डीएफएलटी की 2.5 संख्या की तैनाती परिकल्पित करता है, पत्तन ने यह उद्धरित करते हुए इस उपस्कर की 3 सं. का प्रस्ताव किया है कि उसके पत्तन में 2.5 पाली के लिए उपस्कर तैनात नहीं किए जाते हैं।

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर मानदंडों में जरूरी समायोजन को स्वीकार करने की अनुमति देता है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और ऊपर दिए गए औचित्य तथा विश्लेषण के आधार पर, स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विचार की गई है।

- (ii). एसोसिएशन ऑफ न्यू मंगलोर पोर्ट स्टीवडोरिंग (एनएमपीएस) ने निवेदन किया था कि पत्तन ने उपस्कर की खराबी, क्रेनों की अनुपलब्धता, जलयान क्रेनों के खराब होने, जलयान विलंबशुल्क, गोदाम विलंबशुल्क, वैगन क्षति, डिलीवरी प्वाइंट पर कार्गो कमी आदि के लिए लागत पर विचार नहीं किया है। पत्तन ने बताया है कि उपर्युक्त मदों के लागत विचार के बारे में एनएमपीएस द्वारा की गई बात स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अधीन शामिल नहीं है। पत्तन ने पद्धति में इस्तेमाल किए जा रहे उपस्कर के आधार पर मामूली विपथन के साथ उपस्कर की मानक सूची का अनुसरण करते हुए उपस्कर पर विचार किया है और इस प्राधिकरण से इसपर विचार करने का अनुरोध किया है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित यह स्पष्टीकरण स्वीकार किया गया है।

- (iii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के सापेक्ष स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती की तुलनात्मक स्थिति और निर्धारित मानदंडों से विपथन, यदि कोई हो, के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य शुल्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है।

- (iv). दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्कर की तैनाती के लिए किराया प्रभार किराया लागत के आधार पर प्रासंगिक पत्तन स्थानों अथवा प्रचलित बाजार पर प्रचलित उपस्कर किराया लागत के आधार पर अनुमान लगाया जाना है।

एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में अधिकांश उपस्कर के लिए पत्तन द्वारा प्राप्त उपस्कर के न्यूनतम किराया प्रभार पर विचार करते हुए उपस्करों के लिए किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है। कुछ मदों के लिए, यह अनुमान किराया प्रभार की जांच पर आधारित है और कुछ एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित दर पर आधारित हैं। एनएमपीटी ने उसके समर्थन में एक विवरण भेजा है। पत्तन द्वारा प्रेषित विस्तृत विवरण के आधार पर एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार की इकाई दर पर विश्वास किया गया है।

- (v). जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के उपयोग की किराया लागत को शामिल नहीं किया था। एचएमसी के उपयोग के लिए प्रहस्तन दर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दर के अनुसार होगी जिसे पत्तन द्वारा प्रस्तावित अधिकतम प्रशुल्क में अलग रखा गया है। कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी), मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में भी, इस प्राधिकरण ने एचएमसी के लिए अलग से उनके तत्संबंधी दरमान में निर्धारित किराया प्रभारों के संग्रहण की अनुमति दी थी। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित समान निर्धारण को स्वीकार किया गया है।

(ग). **लेबर लागत :**

- (i). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, लेबर तैनाती दिशानिर्देशों के अनुबंध-VIII में यथा दिए गए नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार होगी और इकाई दर मानदंडों में निर्धारित लेबर की मात्रा के लिए लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। दिशानिर्देशों में यह भी कहा गया है कि निर्धारित मानदंड और पत्तन के लिए विशेष रूप से दिए गए अन्य मानदंड लेबर लागत की गणना के लिए अनुसरित किए जाएंगे। पत्तन ने संशोधित प्रस्ताव में दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अनुसरण करते हुए लेबर तैनाती पर विचार किया है।

एनपीएसए ने ध्यानाकर्षित किया है कि एनटीए पत्तन द्वारा कार्यान्वित नहीं किया गया है। एनपीएसए ने मत रखा है कि अवार्ड को लागू किए बिना लेबर लागत की गणना सही नहीं है और स्टीवडोरों के हित में है। पत्तन ने दोहराया है कि उसने लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अनुसरण किया था। विभिन्न कार्गो मदों के प्रहस्तन के लिए लेबर तैनाती एनटीए द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार होने की आवश्यकता है। एनएमपीटी द्वारा एनटीए को लागू नहीं किए जाने के कारण इस संबंध में दिशानिर्देशों में कोई छूट नहीं दी गई है। चूंकि पत्तन द्वारा अनुमानित लेबर लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों का अनुसरण करती है, इसलिए यह प्राधिकरण इसपर विचार करने के लिए बाध्य है। पत्तन ने रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग विंग (आरसीएचडी) से लेबर की तैनाती के लिए प्रति टन लेवी की अलग से वसूली करने का प्रस्ताव किया है जिसपर अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

- (ii). दिशानिर्देश शुल्क ब्लक परिचालनों के लिए एक टिंडल की तैनाती के लिए कोई मानदंड विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। केपीटी के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रस्ताव पर कार्यवाही के दौरान यह विदित हुआ था कि टिंडल जो गैंग का लीडर होता है, प्रति पाली अनिवार्य आवश्यकता है। एनएमपीटी से उपर्युक्त के आलोक में टिंडल की आवश्यकता की जांच करने और प्रस्ताव में जरूरी संशोधन करने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने टिंडल की आवश्यकता पर विचार किया था और तदनुसार प्रस्ताव संशोधित किया था। यह स्वीकार करते हुए कि एनएमपीटी द्वारा सुविचारित लेबर की संख्या एनटीए पर आधारित है, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित लेबर पर विचार किया गया है।

- (iii). पत्तन ने लेबर की प्रत्येक श्रेणी के लिए लेबर लागत पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजी है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित गणना का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि पत्तन ने सकल वेतन के 15 प्रतिशत की दर से सभी महापत्तनों के श्रेणी I से IV कर्मचारियों के आसन्न मजदूरी संशोधन के प्रभाव को लिया है। 01 जनवरी 2017 से देय बताया गया मजदूरी संशोधन लागू नहीं हुआ है। प्रशुल्क पर मजदूरी संशोधन का प्रभाव इस परिस्थिति में ज्ञात नहीं है। स्टीवडोरों द्वारा प्रदत्त किए जाने वाले स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण में इस स्थिति में मजदूरी के संशोधन के प्रभाव पर विचार करने से उपयोक्ताओं से स्टीवडोरों की उच्चतर प्रशुल्क संग्रहित करने की स्थिति बन सकती है परन्तु उसी समय मजदूरी संशोधन को लागू नहीं किए जाने के कारण लेबर को उच्चतर मजदूरी से वंचित नहीं किया जा सकता। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि चेन्नई पत्तन न्यास के मामले में जिसने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के समय 15 प्रतिशत की दर से मजदूरी संशोधन के प्रभाव को लिया था, इस प्राधिकरण ने उपर्युक्त कारणों से स्टीवडोरिंग दरों का निर्धारण करने के लिए मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार नहीं करने का निर्णय लिया था। सीएचपीटी में लिए गए निर्णय को देखते हुए, एनएमपीटी में भी, आसन्न मजदूरी संशोधन के प्रावधान को स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना पर नहीं लिया गया है। एनएमपीटी को सीएचपीटी मामले में लिए गए निर्णय के अनुसार मजदूरी संशोधन को अंतिम रूप दिए जाने पर लेबर लागत में वृद्धि के प्रभाव को लेने की सीमित सीमा के लिए पृथक प्रस्ताव, यदि अपेक्षित हो, लेकर आने की सलाह दी गई थी।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, लेबर की इकाई लागत जोकि पत्तन में प्रचलित लागत पर आधारित है, पर विचार किया गया है।

- (घ). प्रत्येक परिचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय उपस्कर लागत तथा लेबर लागत के 20 प्रतिशत की दर से अनुमानित किए गए थे जोकि दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है।
- (ङ). दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा विनिर्दिष्ट, एनएमपीटी द्वारा अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए कुल परिचालन लागत पर 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन पर विचार किया गया है।

- (च). ऊपर उल्लिखित कारणों से, पत्तन ने स्टीवडोरों द्वारा उपलब्ध करवाये गए ग्रैबों के साथ शुष्क बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए और स्टीवडोरों द्वारा उपलब्ध नहीं करवाये गए जलयान गियर/ग्रैबों द्वारा प्रहस्तन के लिए पृथक गणना भेजी है।
- कंटेनर के संबंध में, पत्तन ने यह कहते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना में एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित दर 20' तक के कंटेनर के लिए है। 20' से 40' तक के कंटेनर और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए, पत्तन ने बताया है कि दर 20' कंटेनर की दर के क्रमशः 1.5 गुना और 2.0 गुना होगी। चूंकि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित गुणक कारक प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन जारी गणना दिशानिर्देशों में दिए गए निर्धारण के अनुसार है, इसलिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रशुल्क के लिए इस संबंध में एनएमपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है। उपर्युक्त सूत्र लागू करते हुए दरमान में, पत्तन ने 20' से 40' कंटेनर और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए अलग दर का प्रस्ताव किया है जिससे अनुमोदित किया गया है।
- (छ). पत्तन ने, प्रस्तावित दर पर पहुंचने के समय, वर्ष 2016-17 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो यातायात के आधार पर विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो की कार्गो वार हिस्सेदारी पर विचार किया है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के समय तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार किया है। एनएमपीटी द्वारा यथा सुविचारित विदेशी कार्गो/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।
- (ज). स्टीवडोरों द्वारा उपलब्ध नहीं करवाये गए जलयान गियर/ग्रैबों द्वारा प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरों द्वारा उपलब्ध करवाये गए ग्रैबों के साथ शुष्क बल्क कार्गो हेतु अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना और एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित ब्रेक बल्क कार्गो और उपर्युक्त चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर लेबर लागत में संशोधन के मद्देनजर हमारे द्वारा सुविचारित संशोधित गणना **अनुबंध-III (क) से (ग)** रूप में संलग्न किया गया है।
- (व). **तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरें :**
- (क). दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में यथा विनिर्दिष्ट, तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए परिचालन लागत निम्नलिखित मुख्य शीर्षों अर्थात् उपस्कर किराया लागत, लेबर लागत, परिचालनात्मक उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय के अधीन समूहित की गई है।
- (ख). **उपस्कर किराया लागत :**
- (i). दिशानिर्देशों का खंड 4.4.1 और 4.4.2 शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु पांच विभिन्न प्रहस्तन पद्धतियां और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए चार पद्धतियां सूचीबद्ध करते हैं। अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 22 फरवरी 2018 में, एनएमपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित पांच पद्धतियों के अनुसार तट प्रहस्तन दरों का प्रस्ताव किया था। उसके अलावा, शुष्क बल्क कार्गो के लिए, जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, निर्यात कार्गो अर्थात् कार्गो भंडारण यार्ड में उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा बर्थ को परिवहन किया जाता है, के लिए पद्धति 6 के अधीन प्रशुल्क की मांग की थी। इस पद्धति के अधीन प्रशुल्क 1 कि.मी. के भीतर और 1 कि.मी. के बाद प्रस्तावित किया गया है। निर्यात चक्र के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित पद्धति 6 शुष्क बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित पद्धति 5 से तुलनीय दिखाई देता है जोकि आयात चक्र के लिए है परन्तु विपरीत चक्र निर्यात कार्गो के लिए है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चेन्नई पत्तन न्यास ने यह उद्धरित करते हुए निर्यात चक्र के लिए कुछ शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पृथक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रशुल्क की मांग की थी कि उसके पत्तन में विभिन्न कारक हैं जैसे बर्थ में कार्गो इकट्ठा करने/डम्पिंग के लिए कम स्थान उपलब्ध है, पत्तन के अन्दर/बाहर भारी लदे हुए वाहनों के प्रवेश/निकासी के लिए शहर में दिन में यातायात अवरोध जो आयात चक्र की तुलना में निर्यात चक्र में कार्गो के संग्रहण को प्रभावित करता है, इससे आयात चक्र और निर्यात चक्र में समान कार्गो की भिन्न-भिन्न उत्पादकता होती है। एनएमपीटी में, पत्तन ने भंडारण यार्ड में उतारे गए और ट्रकों पर लादे गए तथा बर्थ में परिवहन कर ले जाये गए शुष्क बल्क कार्गो के लिए पद्धति 6 के अधीन केवल पृथक तट प्रहस्तन प्रशुल्क की मांग की थी। कार्गो की उत्पादकता अन्य 5 पद्धतियों के अधीन सुविचारित उत्पादकता के बराबर सुविचारित की गई है। चूंकि पत्तन ने निर्यात कार्गो के लिए प्रस्तावित उपस्कर तैनाती के आधार पर और सीएचपीटी में प्राप्त स्थिति के आधार पर पृथक प्रशुल्क की मांग की है, इसलिए पद्धति 6 के अधीन निर्यात कार्गो के लिए पृथक प्रशुल्क पर विचार किया गया है जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है।
- ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित चार पद्धतियों के अनुसार तट प्रहस्तन दरों का प्रस्ताव किया है।
- तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरों का प्रस्ताव करने के लिए एनएमपीटी द्वारा यथा परिकल्पित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन की पद्धतियों पर विश्वास किया गया है।
- (ii). पत्तन ने मामूली विपथन के सिवाय शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर का अनुसरण किया है।
- विभिन्न पद्धतियों के अधीन तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 15 टन के ट्रकों के स्थान पर, पत्तन ने 25 टन टिप्परों की तैनाती का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने बताया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती में मामूली विपथन तट प्रहस्तन एजेंटों और पत्तन के पास उपस्कर की उपलब्धता पर आधारित है। तट प्रहस्तन परिचालनों की पद्धति 3 के अधीन, कुछ शुष्क बल्क कार्गो मदों जैसे तैयार उर्वरक, तैयार कच्चा माल, खाद्यान्न, जिप्सम और अन्य खनिज, और चूनापत्थर, डोलोमाइट आदि के लिए, दिशानिर्देश 30 घन मीटर के होपों की 4 संख्या निर्धारित करते हैं। उसके विपरीत, पत्तन ने उपर्युक्त शुष्क बल्क कार्गो की उत्पादकता पर पहुंचने के लिए हुकों की संख्या के बराबर होपों की 3 संख्या पर विचार किया है।

पद्धति 3 के अधीन, जम्बो बैग प्रहस्तन के लिए, पत्तन ने 5 टन के फोर्क लिफ्ट ट्रक की 3 संख्या की तैनाती का प्रस्ताव किया है जबकि उपस्कर की मानक सूची में निर्धारित नहीं किया गया है। पत्तन ने यह कहते हुए इसे तर्कसंगत ठहराया है कि जम्बो बैगों को मैन्युअल तरीके से प्रहस्तित करना संभव नहीं है।

निर्यात शुष्क बल्क कार्गो के लिए पद्धति 6 के अधीन एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर की संख्या लौह अयस्क, गैर कोकिंग कोयला और कोकिंग कोयला के लिए प्रस्तावित डोजरों तथा पेलोडरों की कम संख्या के सिवाय पद्धति 5 के अधीन निर्धारित उपस्कर की संख्या से तुलनीय पाये गए हैं। यह स्वीकार करते हुए कि निर्यात कार्गो के लिए पृथक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रशुल्क पत्तन द्वारा वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया है, पद्धति 6 के अधीन शुष्क बल्क निर्यात कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालन के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर की तैनाती पर विचार किया गया है जैसाकि एनएमपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया था।

- (iii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार उपस्कर तैनाती की तुलनात्मक स्थिति, और तट प्रहस्तन परिचालन के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत पद्धतियों के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती और मामूली विपथन, यदि कोई हो, के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए **अनुबंध-IV** रूप में संलग्न किया गया है।

दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर मानदंडों में जरूरी समायोजन स्वीकार करता है। दिशानिर्देशों में उपर्युक्त प्रावधान के मददेनजर और उक्त अनुबंध में यथा बताये गए मानदंडों से विपथन के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के मददेनजर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल स्वीकार की गई है।

- (iv). दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6 विनिर्दिष्ट करता है कि संबद्ध पत्तन अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए बाजार से उपस्कर की किराया लागत प्राप्त करेगा।

जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में अधिकांश उपस्कर के लिए पत्तन द्वारा प्राप्त उपस्कर के न्यूनतम किराया प्रभार पर विचार करते हुए उपस्करों के लिए किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है, कुछ मदों के लिए यह पत्तन द्वारा की गई जांच पर आधारित बताया गया है। एनएमपीटी ने उसके समर्थन में विवरण भेजा है। अतः पत्तन द्वारा प्रेषित विवरण के आधार पर एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार की इकाई दर पर विश्वास किया गया है।

(ग). **लेबर लागत :**

दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7 शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के क्रमशः 5 प्रतिशत और 10 प्रतिशत की दर से तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए मानदंड निर्धारित करता है। एनएमपीटी द्वारा अनुमानित लेबर शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के 10 प्रतिशत है जोकि दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7 में शामिल विनिर्दिष्टन के अनुसार है।

दिशानिर्देशों का अनुबंध-X विभिन्न पद्धतियों के अधीन ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपस्कर मानदंड निर्धारित करते हैं। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु, पद्धति-1 अर्थात् ट्रक पर कार्गो उतराई और पत्तन के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड को परिवहन के अधीन, मानदंड जम्बो बैगों, लौह तथा स्टील - कोइलों एवं स्लैबों, लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबों और प्लेटों, ग्रेनाइट्स और मारबल्स, खाली कंटेनरों तथा लदे हुए कंटेनरों के मामले में कोई उपस्कर निर्धारित नहीं करते हैं क्योंकि कार्गो इस पद्धति के अधीन सीधे परेपिटी के परिसर में डिलीवरी किए जाते हैं।

जबकि एनएमपीटी ने इन मदों के लिए दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित उपस्कर शून्य माना है, इसलिए ऊपर उल्लिखित पद्धति 1 के अधीन इन कार्गो मदों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क का निर्धारण करते समय, एनएमपीटी ने जम्बो बैगों, लौह तथा स्टील - कोइलों एवं स्लैबों, लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबों और प्लेटों के लिए रु. 15000 और ग्रेनाइट्स तथा मारबल्स, खाली कंटेनरों, लदे हुए कंटेनरों, परियोजना कार्गो तथा मशीनरी एवं मशीनरी पुर्जों के लिए रु. 10,000 की दर से लेबर लागत पर विचार किया है। लेबर लागत रु. 5000/- प्रति हुक प्रति पाली (4 लेबर प्रति हुक @ रु. 1250/- प्रति लेबर मजदूरी, पीएफ, ईएसआई और प्रोत्साहन सहित) का अनुमान लगाया गया है। 3 हुकों के लिए, लेबर प्रभार रु. 15000/- प्रति पाली और 2 हुक रु. 1000/- प्रति पाली की दर से सुविचारित किए गए हैं। चूंकि दिशानिर्देशों में इन कार्गो मदों के लिए कोई उपस्कर निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए पत्तन ने इस प्राधिकरण से पत्तन द्वारा अनुमानित लेबर लागत की स्वीकृति पर विचार किए जाने का अनुरोध किया है।

इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीओसीपीटी के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रशुल्क प्रस्ताव का निपटान करते समय भी पत्तन ने दिशानिर्देशों के अनुसार उपस्कर शून्य माना था, परन्तु लेबर लागत रु. 10,000 प्रति पाली की दर से सुविचारित की गई थी जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया था। यदि मानदंडों के अनुसार कोई उपस्कर नहीं लगाया जाता है तो लेबर लागत जोकि उपस्कर किराया लागत से जुड़ी है, शून्य होगी और परिणामस्वरूप उपरिख्य, कुल लागत भी शून्य होगी इन कुछ कार्गो मदों के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित करना संभव नहीं होगा। सीओपीटी तथा डीपीटी में, पत्तन ने इन ब्रेक बल्क कार्गो मदों के प्रहस्तन की उनकी स्थानीय परिस्थिति के आधार पर, निर्धारित मानदंडों के अनुसार उपस्कर लागत के लिए प्रतिशत रूप में जुड़ी इन ब्रेक बल्क मदों तथा लेबर लागत के लिए उपस्कर का प्रस्ताव किया, इस पर विचार किया गया है।

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 अनुमति देता है कि यह प्राधिकरण इन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों को प्रभावित करने वाली पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को मद्देनजर रखते हुए संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा प्रेषित किए जाने वाले औचित्य के आधार पर, मानदंडों में जरूरी समायोजनों को स्वीकार करे।

मानदंडों से विपथन के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के मद्देनजर, ऊपर यथा स्पष्ट की गई कुछ कार्गो मर्दों के लिए रु. 15,000/- और रु. 10,000/- प्रति पाली की दर से यथा अनुमानित लेबर लागत पर विचार किया गया है जैसाकि एनएमपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है।

- (घ). प्रत्येक परिचालनात्मक उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, उपस्कर किराया लागत और लेबर लागत के 20 प्रतिशत की दर से अनुमान लगाया जाए। एनएमपीटी ने दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित परिचालन उपरिव्ययों तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों पर विचार किया है।
- (ङ). दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा विनिर्दिष्ट, कुल परिचालन लागत पर 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए एनएमपीटी द्वारा विचार किया गया है।
- (च). पत्तन ने, प्रस्तावित दर पर पहुंचने के समय, वर्ष 2016-17 में प्रहस्तित कार्गो यातायात के आधार पर कार्गो वार विदेशी कार्गो/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर विचार किया है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने के समय तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार किया है। एनएमपीटी द्वारा यथा सुविचारित विदेशी कार्गो/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है।
- (छ). ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर हमारे द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत शुल्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरण **अनुबंध-V** रूप में संलग्न किया गया है।

(vi). **कार्गो के रेलवे आवागमन के लिए रैकों पर कार्गो की लदाई/उतराई के लिए दरें :**

- (क). पत्तन ने बताया है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश रेलवे वैगन लदाई के परिचालन अर्थात् भंडारण यार्ड में कार्गो की लदाई और रेलवे साइडिंग को परिवहन करना और रेलवे वैगनों पर लदाई के लिए मानदंड निर्धारित नहीं करते हैं। तथापि, पत्तन ने एनएमपीटी में उपर्युक्त गतिविधि के लिए तैनात उपस्कर/लेबर के आधार पर रेलवे वैगर पर कार्गो की लदाई तथा उतराई हेतु तट प्रहस्तन दर का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने दो ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् बैग कार्गो और कंटेनर एवं उपर्युक्त दो श्रेणियों के अधीन और ब्रेक बल्क कार्गो के सभी प्रकारों के लिए दो श्रेणियों अर्थात् (1) घाट की भीतर रेलवे साइडिंग (2) पानाम्बर मार्शलिंग यार्ड में रेलवे साइडिंग के अधीन रेलवे वैगनों पर कार्गो की लदाई/उतराई के लिए दर पर पहुंचने के लिए पृथक गणना भेजी है।
- (ख). पत्तन ने एनएमपीटी में अर्जित रैकों पर कार्गो के लिए औसत लदाई/उतराई के आधार पर कंटेनर के लिए 80 ट्रीट्यू/रैक और बैग कार्गो के लिए 2200 टन/रैक, शुल्क बल्क कार्गो के लिए 3800 टन/रैक की दर से रैकों पर लदाई तथा उतराई की उत्पादकता पर विचार किया है। रेलवे आवागमन के लिए रैकों पर कार्गो की लदाई/उतराई हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित किन्हीं मानदंडों के अभाव में, पत्तन का निवेदन है कि पत्तन द्वारा सुविचारित लदाई/उतराई रैक एनएमपीटी में रैक पर इन कार्गो समूहों की औसत लदाई/उतराई पर आधारित है जिसपर विश्वास किया गया है और इसपर विचार किया गया है।
- (ग). पत्तन ने इस परिचालन के लिए अपने पत्तन में तैनात किए गए उपस्कर के प्रति पाली किराया प्रभार के आधार पर इस गतिविधि के लिए उपस्कर किराया प्रभार पर विचार किया है।
- (घ). लेबर के संबंध में, शुल्क बल्क कार्गो के लिए पत्तन ने कंटेनर (ब्रेक बल्क कार्गो) के लिए और उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत की दर से इसपर विचार किया है, पत्तन ने तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए निर्धारित मानदंडों का अंगीकरण करते हुए उपस्कर किराया लागत के 10 प्रतिशत की दर से लेबर लागत का अनुमान लगाया है। बैग कार्गो के मामले में, पत्तन ने बताया है कि मैनुअल प्रहस्तन शामिल है और लेबर प्रभार उपस्कर लागत के 10 प्रतिशत की दर से तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए निर्धारित मानदंडों की अपेक्षा काफी अधिक है। पत्तन ने इस गतिविधि के लिए पत्तन में तैनात करने के लिए वास्तविक लेबर लागत के आधार पर वैगन लदाई प्वाइंट पर रु. 48 प्रति टन और भंडारण यार्ड में रु. 15 प्रति टन की दर से बैग कार्गो के लिए लेबर लागत पर विचार किया है। पत्तन द्वारा दिए गए उपर्युक्त औचित्य के आधार पर, लेबर लागत अनुमान एनएमपीटी द्वारा सुविचारित स्तर पर सुविचारित किया गया है।
- (ङ). प्रत्येक परिचालनात्मक उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5. में शामिल विनिर्दिष्ट का अंगीकरण करते हुए, उपस्कर किराया लागत और लेबर लागत के 20 प्रतिशत की दर से पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।
- (च). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा विनिर्दिष्ट, कुल परिचालन लागत पर 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन रेलवे वैगन पर लदाई/उतराई परिचालनों के लिए प्रहस्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए एनएमपीटी द्वारा विचार किया गया है।
- (छ). एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर हमारे द्वारा सुविचारित शुल्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए रेलवे वैगन पर लदाई/उतराई परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरण **अनुबंध-VI** रूप में संलग्न किया गया है।

- (vii). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर और एनएमपीटी द्वारा किए गए निवेदनों पर विचार करते हुए, शुल्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभार अनुमोदित किया गया है जैसा पत्तन द्वारा अपने प्रस्ताव में ऊपर यथा स्पष्ट किए गए स्टीवडोरिंग दर



में संशोधन और कुछ अंकगणितीय त्रुटियों के शोधन और दर के परिकलन के मामले में देखी गई त्रुटियों को पूर्णांकित करने के अधीन प्रस्तावित किया गया है।

- (viii). (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार, परिचालक शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16-06-2016 द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि पर 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय प्रशुल्क के 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है।
- (ख). अधिकतम प्रशुल्क के 100 प्रतिशत सूचकांकन हेतु शुष्क बल्क कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा किए गए हैं :—
- पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव में स्टीवडोरिंग प्रशुल्क के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित उत्पादकता स्तर के बराबर कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया था। पत्तन से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक उक्त दिशानिर्देशों में यथा अपेक्षित एमओएस द्वारा दिनांक 16-06-2016 को जारी बर्थिंग नीति पर आधारित है। यदि नहीं तो पत्तन से यह अनुरोध किया गया था कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा दी गई बर्थिंग नीति के अनुसार शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव पेश करे।
- एनएमपीटी ने बताया है कि शुष्क बल्क के लिए बर्थिंग नीति के अनुसार कार्यनिष्पादन मानदंडों के लिए पृथक प्रस्ताव अनुमोदन के लिए टीएमपी को प्रस्तुत किया गया है। एनएमपीटी ने फरवरी 2008 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में यह कहते हुए शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के रूप में एक टिप्पणी प्रस्तावित की थी कि शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी(पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में निर्धारित किए गए अनुसार होगा।
- यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बर्थिंग नीति के अधीन पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर, यह प्राधिकरण आदेश सं. टीएमपी/7/2016-एनएमपीटी दिनांक 21 जुलाई 2017 द्वारा 100 टन एचएमसी, 64 टन एचएमसी और जलयान क्रेन के लिए शुष्क बल्क हेतु कार्यनिष्पादन मानक पहले ही अनुमोदित कर चुका है। पत्तन ने तब बताया था कि कार्यनिष्पादन मानक एक वर्ष के बाद कार्यनिष्पादन मानदंडों की समीक्षा के परिणाम के अधीन संशोधित किए जा सकते हैं। तदनुसार, उक्त आदेश में बर्थिंग नीति के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानकों की वैधता इसके कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से एक वर्ष के लिए अर्थात् 21 अक्टूबर 2017 से 20 अक्टूबर 2018 निर्धारित की गई है।
- ऐसी स्थिति में, शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक के संबंध में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी जोकि व्यापक रूप से स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार है, मामूली संशोधन के अधीन अनुमोदित की गई है। प्रस्तावित टिप्पणी यह कहने के लिए संशोधित की गई है कि 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए अर्जित किए जाने वाले शुष्क बल्क कार्गो हेतु कार्यनिष्पादन मानक पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी(पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अधीन आदेश सं. टीएमपी/7/2016-एनएमपीटी दिनांक 21 जुलाई 2017 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानदंड रूप में होंगे।
- पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि इसकी वैधता की समाप्ति से कम से कम दो माह पहले बर्थिंग नीति के अधीन आदेश दिनांक 21 जुलाई 2017 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानदंडों की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे।
- (ग). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों पर नीचे चर्चा की गई है :
- (i). दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार, शुष्क बल्क कार्गो से इतर कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक दरमान में 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए तत्संबंधी पत्तन द्वारा निर्धारित किया जाएगा।
- (ii). यह देखा गया है कि पत्तन ने अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में इसके द्वारा सुविचारित उत्पादकता स्तर के बराबर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए हैं। इसलिए, इसे पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है।
- (ix). (क). एनएमपीटी ने 'बोर्ड', 'दिशानिर्देश' और 'यातायात प्रबंधक' शब्द परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। बोर्ड शब्द महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में परिभाषित किया गया है। यातायात प्रबंधक शब्द अपफ्रंट प्रशुल्क दरमान में प्रयोग नहीं किया गया है। 'दिशानिर्देश' शब्द के संबंध में, इस शब्द को अन्य महापत्तन न्यास में कहीं भी परिभाषित नहीं किया गया है, इसलिए इस शब्द को परिभाषित किया गया है। यह शब्द स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में परिभाषित नहीं किया गया है। इसलिए इन तीन शब्दों की परिभाषा दरमान में निर्धारित नहीं की गई है।
- (ख). एनएमपीटी ने 'स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन लाइसेंस' शब्दावली को प्रमाणित करने का प्रस्ताव किया है। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए लाइसेंस जून 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी महापत्तनों हेतु स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 के खंड 4 के अधीन शामिल है और इसलिए दरमान में निर्धारित किए जाने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह प्रशुल्क संबंधित मामला नहीं है।
- (ग). एनएमपीटी द्वारा अनुमोदित तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क 'स्टीवडोर' और 'तट प्रहस्तन एजेंट' शब्दों को अलग-अलग परिभाषित करता है। उसके विपरीत, एनएमपीटी ने 'स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट्स' और 'स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन लाइसेंस' शब्दावली की दो परिभाषाओं का प्रस्ताव किया है। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन लाइसेंस की परिभाषा जैसे 'न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन का लाइसेंसीकरण) विनियमावली, 2017' के प्रावधानों के अनुसार अध्यक्ष द्वारा जारी लाइसेंस है। दूसरी परिभाषा प्राधिकृत

एजेंट शब्द को परिभाषित करती है जिसे पत्तन में पोतों के बोर्ड पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा कार्गो के भंडारण, व्यवस्थित करना और हुक प्वाइंट को/से कार्गो प्राप्ति, घाट से स्टेक यार्ड और विलोमत : अंतरमॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/पर कार्गो की प्राप्ति तथा डिलीवरी करने के लिए “स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन लाइसेंस” जारी किया गया हो। लाइसेंस जारी करने के बारे में प्रथम परिभाषा महापत्तन न्यास के डोमेन में आती है और लागू प्रावधानों द्वारा शासित किया गया है तथा इसलिए अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किए जाने की आवश्यकता नहीं है। दूसरी परिभाषा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के अधीन शामिल गतिविधियों के अनुसार है सिवाय स्टीवडोरिंग के अधीन “स्टोवेज” शब्द के स्थान पर पत्तन ने “भंडारण” शब्द का प्रयोग किया है। स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के खंड 6.6 के अनुसार, घाटशुल्क, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार प्रचलित दरमानों के अनुसार पत्तन द्वारा अलग-से वसूल किए जाने जारी रहेंगे। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित परिभाषा दिशानिर्देश प्रावधान के अनुसार “भंडारण” शब्द को “स्टोवेज” से बदले जाने की सीमा तक ही संशोधित की गई है।

- (घ). एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अन्य प्रासंगिक शब्दों की परिभाषाएं अंतिम दरें अनुमोदित करते समय अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की गई हैं।
- (ख). पत्तन ने केवल चार सामान्य निबंधन एवं शर्तों का प्रस्ताव किया है। इस प्राधिकरण ने तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क प्रदान करते समय बीस सामान्य निबंधन एवं शर्तें अनुमोदित की थीं जोकि परिपूर्ण हैं और अंतिम दरें अनुमोदित करते समय अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किए गए हैं। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी 1.2.1 और 1.2.4 अनुमोदित सामान्य टिप्पणियों में पहले से ही शामिल है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1.2.3. में बताया गया है कि अर्जित किए जाने वाले कार्यनिष्पादन मानक विदेशी तथा तटीय दोनों कार्गो के प्रहस्तन के लिए इसे बनाये रखा गया है। वैसे महापत्तनों में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में ऐसी टिप्पणी निर्धारित नहीं की गई है। तथापि, चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी स्पष्टता के साथ लाई जानी है, इसलिए इसे एनएमपीटी द्वारा टिप्पणी सं. (xii) में यथा प्रस्तावित शामिल किया गया है।
- एनएमपीटी ने यह कहते हुए सामान्य शर्तों के अधीन टिप्पणी सं. 1.2.2 का भी प्रस्ताव किया है कि प्रशुल्क निर्यात तथा आयात के लिए प्रहस्तन कार्गो के लिए हैं। प्रस्तावित टिप्पणी को पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणी सं. (xiii) रूप में शामिल किया गया है। उपर्युक्त दो टिप्पणियों को शामिल किए जाने के परिणामस्वरूप, अंतिम दरमान में क्र.सं. (xii) से (xx) की संख्या बदलकर (xiv) से (xxii) किया गया है।
- (xi). एनएमपीटी ने स्टीवडोरिंग प्रभारों से संबंधित अनुसूची 2.1 और 2.2 के अधीन कुछ टिप्पणियों का प्रस्ताव किया है जिनपर नीचे चर्चा की गई है : —
- (क). एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रथम टिप्पणी तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क में पहले ही निर्धारित की गई थी और इसलिए इसे निर्धारित करना जारी रखा गया है।
- (ख). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने टिप्पणी (2) प्रस्तावित की है जिसमें बताया गया है कि यदि हारबर मोबाइल क्रेन तैनात की जाती है तो एनएमपीटी दरमान में विनिर्दिष्ट दर पर प्रति टन किराया प्रभार अतिरिक्त होगा। हारबर मोबाइल क्रेन के लिए किराया प्रभारों में ग्रेब शामिल है और इसलिए “बिना ग्रेब” हेतु स्टीवडोरिंग प्रभार शुष्क बल्क कार्गो के लिए लागू होंगे। प्रस्तावित टिप्पणी पहले से उल्लिखित कारणों से अनुमोदित की गई है।
- (ग). पत्तन ने बताया है कि स्टीवडोर्स और तट प्रहस्तन एजेंट पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन लेबर विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए लेवी की अदायगी और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के सामान्य दरमान के अध्याय VII के रूप में कार्गो प्रहस्तन परिचालन के लिए प्रोत्साहन जारी रखेंगे। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए अप्रकट अधिकतम प्रशुल्क के लिए हैं और इनकी एनएमपीटी द्वारा संग्रहीत आरसीएचडब्ल्यू प्रभारों से तुलना नहीं की जा सकती। लेबर की तैनाती एनएमपीटी और यूनियन का प्रतिनिधित्व कर रहे कामगारों के बीच हुए औद्योगिक विवाद निपटान के अनुसार है। पत्तन ने यह भी बताया है कि वर्ष 2016-17 के दौरान, आरसीएचडब्ल्यू भारी घाटे में है और इस विषय के संबंध में नीति में बदलाव का पत्तन पर गंभीर वित्तीय प्रभाव पड़ सकता है। इस संदर्भ में, पत्तन ने टिप्पणी 3 का प्रस्ताव किया है जिसमें बताया गया है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक को स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गैंग नियुक्त करने होंगे और पत्तन को कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार प्रति टन लेवी का भुगतान करना होगा। प्रस्तावित टिप्पणी 4 में बताया गया है कि सांविधिक करार के अनुसार कामगारों को भुगतान किए जाने वाले प्रोत्साहन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक द्वारा पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी स्थिति हो, को भुगतान करने होंगे। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी के संबंध में, यह कहना है कि एनएमपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान पहले ही एक टिप्पणी निर्धारित करता है कि आरसीएचडब्ल्यू के लिए लेबर की तैनाती हेतु भुगतान की जाने वाली लेवी निपटान/योजनाओं के अनुसार परिकलित प्रोत्साहन के अलावा होगी और लाइसेंसधारी स्टीवडोर्स द्वारा एनएमपीटी को देय होगी। पत्तन ने विसंगति से बचने के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु अप्रकट प्रशुल्क में इस टिप्पणी 4 का प्रस्ताव किया है। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.4 में यह बताया गया है कि पत्तन के दरमानों में निर्धारित घाटशुल्क, भंडारण प्रभार अथवा कोई विविध प्रभार पत्तन प्रभारित और वसूल करता रहेगा। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित उपर्युक्त टिप्पणियां इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क में भी शामिल की गई थीं। पत्तन द्वारा दिए गए कारण के आधार पर इसे अंतिम दर में भी जारी रखने की अनुमति दी गई है। यहां तक कि वीओसीपीटी ने भी सीएचडी से लेबर की तैनाती हेतु प्रति टन लेवी के साथ जारी रखने का प्रस्ताव किया था जिसे इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था।
- (घ). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने रेलवे वैगन पर कार्गो की लदाई/उतराई के लिए पृथक प्रशुल्क निर्धारित किया है। इस संदर्भ में, एनएमपीटी ने टिप्पणी सं. 5 इस तरह प्रस्तावित की है कि रेलवे साइडिंग में कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार में स्टेकयार्ड में कार्गो/कंटेनर की लदाई, परिवहन और ट्रिमिंग, कवरिंग आदि सहित रेलवे वैगनों पर और विलोमत : लदाई और ट्रकों/टिप्पर/ट्रेलरों से परिवहन तथा उतराई शामिल है। प्रस्तावित टिप्पणी में यहां पर कवर की गई गतिविधियों को सूचीबद्ध किया गया है और इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है।

(xii). दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसम्बर के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित की जाएंगी और समायोजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा। चूंकि एनएमपीटी का प्रस्ताव वर्ष 2016 के अंत तक का है, इसलिए डब्ल्यूपीआई वृद्धि हेतु आधार वर्ष 01 जनवरी 2017 निर्धारित किया गया है। तदनुसार, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में एक उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित की गई है।

(xiii). दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में कहा गया है कि महापत्तन न्यास सरकार द्वारा समय-समय पर जारी नीति निदेश जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि का पालन करेंगे। एमएसआरटीएच के उक्त नीति निदेश के आधार पर प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 के पैरा 3 (iii) और 5(2.2) के अनुसार, सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् घाटशुल्क सहित और ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के सिवाय जो तटीय रियायत के लिए योग्य नहीं हैं जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए विदेशी हेतु दर के 60 प्रतिशत की दर से कार्गो प्रहस्तन प्रभारों हेतु रियायती प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की जरूरत है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश को 2005, 2008 और 2013 दिशानिर्देशों के अधीन शासित सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल परिचालकों में उनके प्रशुल्क निर्धारण के लिए एकसमान रूप से लागू किया गया है।

इस संबंध में, एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में एमओएस द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार विदेशी कार्गो के लिए प्रशुल्क के 60 प्रतिशत की दर से तटीय कार्गो हेतु पृथक रियायती दर का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने 2016-17 वास्तविक यातायात के आधार पर विदेशी कार्गो/तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पर विचार किया है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर निर्धारित तटीय रियायत के प्रभाव पर विचार किया है।

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति जलयान तट स्थानांतरण और घाट से यार्ड तक स्थानांतरण के लिए निर्धारित सभी प्रभारों पर तटीय रियायत विनिर्दिष्ट करती है और क्योंकि शामिल गतिविधियां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन शामिल गतिविधियां भी इन गतिविधियों में शामिल हैं, इसलिए यह प्राधिकरण स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय तटीय रियायत नीति का अनुपालन करने के लिए बाध्य है।

गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) और लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के संबंध में, एनएमपीटी ने विदेशी और तटीय दोनों कार्गो के लिए प्रशुल्क का सही प्रस्ताव किया है क्योंकि ये कार्गो मर्दे तटीय रियायत के लिए योग्य नहीं हैं। कोकिंग कोयला कार्गो समूह के अधीन, पत्तन ने पेट्रोलियम कोक को अलग-अलग वर्गीकृत किया है और इस कार्गो के लिए तटीय रियायत का प्रस्ताव नहीं किया है। एनएमपीटी के सामान्य दरमान में, पेट कोक के लिए घाटशुल्क दर विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो दोनों के लिए समान प्रस्तावित की गई है क्योंकि पीओएल उत्पाद एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति निदेश के अनुसार तटीय रियायत के लिए योग्य नहीं है। इसी के समकक्ष, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु, पत्तन ने पेट्रोलियम कोक के लिए तटीय रियायत का प्रस्ताव नहीं किया था। चूंकि तटीय पेट्रोलियम कोक कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण नहीं करने के लिए एनएमपीटी का प्रस्ताव एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति निदेश के अनुसार है, इसलिए यह एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदन के लिए इसपर विचार किया गया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) द्वारा किए गए निवेदन के मद्देनजर कि तटीय रियायत नीति इस कार्यवाही के लिए लागू नहीं होनी चाहिए और कुछ अन्य महापत्तन न्यासों से समान अनुरोध के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने जनवरी 2017 में एमओएस से यह जांच करने का अनुरोध किया गया था कि क्या योग्य तटीय कार्गो के लिए रियायती दर के निर्धारण हेतु नीति निदेश स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन प्रशुल्क निर्धारित करते समय लागू किए जाने की जरूरत है। एमओएस के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है। यदि एमओएस को भेजे गए मामले पर एमओएस से (प्राप्त होने वाला) प्रतिसाद एनएमपीटी के प्रस्ताव के आधार पर प्रदत्त अनुमोदन से भिन्न रहता है तो उस समय पर उपयुक्त संशोधन जारी किया जाता है।

(xiv). (क). दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग अथवा तट प्रहस्तन परिचालनों की शुरुआत से पहले, परिचालक ऐसे दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों तथा कार्यनिष्पादन मानकों की अधिकतम दरें शामिल की गई हों। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, किसी पत्तन के लिए विभिन्न घटकों के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए एक बार अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित कर दी जाती हैं तो यह सम्पूर्ण पत्तन पर एकसमान रूप से लागू होगा जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा किए जाते हैं और तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध होंगे।

(ख). यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श से, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, पहले ही निर्णय कर चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन वैयक्तिक सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना समग्र पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने यह निर्णय किया था कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबंधित पत्तन न्यास लाइसेंस जारी करते समय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त बनाते हुए प्राधिकृत सेवा प्रदाता पर उसे लागू करना सुनिश्चित करेगा। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय पत्र सं. टीएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 06 मई 2002 द्वारा सभी महापत्तनों और एमओएस को संप्रेषित किया गया था।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के मद्देनजर, पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि 3 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करते समय इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में बनाते हुए प्राधिकृत वैयक्तिक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक के लिए अनुमोदित अधिकतम दरें लागू करें।

- (xv). (क). दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क अधिकतम स्तर हैं; रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत वैयक्तिक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक कम दरें वसूल करने और/अथवा अधिक रियायतें और छूट प्रदान करने के अपने अधिकार का इस्तेमाल कर सकता है।
- (ख). दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार, प्राधिकृत वैयक्तिक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक उनके द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए ही प्रभार वसूल करेगा। लेबर की कल्पित बुकिंग और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं होगी।

(xvi). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/69/2016-एनएमपीटी दिनांक 08 फरवरी 2017 द्वारा तदर्थ आधार पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदनुसार, अनुमोदित अंतिम दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद भावी प्रभाव से लागू होंगी। जैसाकि अंतरिम आदेश दिनांक 08 फरवरी 2017 में उल्लेख किया गया है, तदर्थ आधार पर अंगीकृत अंतरिम दरें वैसे ही अनुमोदित की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अंतरिम आदेश दिनांक 08 फरवरी 2017 में यथा निर्णीत तदर्थ दरों और अंतिम दरों के बीच भिन्नता की स्थिति में वापिसी/वसूली, यदि कोई हो, को कोई प्रश्न नहीं होगा।

(xvii). **यदि रिकार्ड में कोई त्रुटि दिखाई देती है अथवा किन्हीं अन्य औचित्यपरक कारणों से, एनएमपीटी भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है। यदि पत्तन उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशन को कोई समस्या होती है तो वे पत्तन का रुख कर सकते हैं।**

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एनएमपीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अप्रकट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची अनुमोदित करता है जिसे क्रमशः अनुबंध VII और VIII रूप में संलग्न किया गया है।

14.2. अनुमोदित अधिकतम दरें 3 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस जारी किए जाने के समय इसे प्राधिकृत किए जाने की शर्त बनाते हुए, प्राधिकृत वैयक्तिक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर लागू होंगी। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है। पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के कार्यान्वयन के लिए जरूरी कार्रवाई करे।

14.3. दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में यथा विनिर्दिष्ट, टीएएमपी द्वारा अधिसूचित अप्रकट प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक परिचालक के मामले में करार में उल्लिखित किए जाएंगे।

14.4. दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा दिए गए अप्रकट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों का सूचकांकन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाए। यदि परिचालक पिछले 12 महीनों में अनुबंध-VIII के अनुसार निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं करता है तो परिचालक 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा और परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क वसूली जारी रखेगा।

14.5. दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंस पर दिए गए स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष के अंत के अगले महीने में कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्टें एनएमपीटी और इस प्राधिकरण को भेजेगा। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।

14.6. दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में यथा विनिर्दिष्ट, यह प्राधिकरण परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध-पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशित किए जाने पर उसके राजस्व/परिचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य दिए जाएंगे। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

14.7. (क). दिशानिर्देशों के खंड 9.1 में यथा विनिर्दिष्ट, विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक न्यूनतम

होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने होंगे। ये कार्यनिष्पादन मानक परिचालक के मामले में करार में शामिल किए जाएंगे।

(ख). दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन त्रैमासिक आधार पर एनएमपीटी और इस प्राधिकरण दोनों द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में किसी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में दी गई शर्तों के अनुसार पत्तन परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

14.8. दिशानिर्देशों के खंड 10 में यथा विनिर्दिष्ट, यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत होती है तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और एनएमपीटी को अपना निष्कर्ष देगा। एनएमपीटी करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी.एस. बालासुब्रमनियन सदस्य (वित्त)

[ विज्ञापन-III/4/असा./70/18-19 ]

अनुबंध - I

#### न्यू मैंगलूर पल्लन न्यास

एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत निर्धारित मानदंडों से विषयन के लिए औचित्य और प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों पर पहुंचने के लिए एनएमपीटी द्वारा लेखा में लिए गए पैरामीटरों के सापेक्ष स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति।

#### स्टीवडोरिंग परिचालन - उत्पादकता मानदंड

क्र.सं.	घटक समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार उत्पादकता मानदंड			एनएमपीटी द्वारा बचा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड प्रति पाली	विषयन (हथ/नहीं)	विषयन, यदि कोई हो, के लिए औचित्य जैसाकि एनएमपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है
	दिशानिर्देशों के अनुसार		हुकों की औसत सं. प्रति पाली	उत्पादकता प्रति पाली प्रतिदिन			
I	<b>शुष्क बल्क</b>						
1	तैयार उर्वरक	900	3	2700	2700	नहीं	एनए
2	उर्वरक - कच्चा माल	810	3	2430	2430	नहीं	
3	खाद्यान्न	660	3	1980	1980	नहीं	
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	1000	4	4000	4000	नहीं	
5	कोकिंग कोयला	900	4	3600	3600	नहीं	
6	लोह अयस्क और लोह अयस्क गुट्टिकाएं	1460	4	5840	5840	नहीं	
7	बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित सीसाएवं जिंक अयस्क	1460	4	5840	5840	नहीं	
8	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	1080	3	3240	3240	नहीं	
9	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	870	3	2610	2610	नहीं	
II	<b>द्रव बल्क</b>						
1	बैग कार्गो	300	2.5	750	900	नहीं	एनए
2	जम्बो बैग	560	2.5	1400	1680	नहीं	
3	लोह एवं स्टील - कोइलें और स्लेब	1360	2.5	3400	4080	नहीं	
4	लोह एवं स्टील - पाइप, ट्यूबें, प्लेटें	280	2.5	700	840	नहीं	
5	लकड़ी के लट्टे - कठोर	480	2.5	1200	1440	नहीं	
6	ग्रेनाइट्स और मारबल्स	500	2	1000	1000	नहीं	
7	कंटेनर खाली	200	2	400	160 TEUs #	नहीं	
8	कंटेनर लदे हुए	1050	2	2100	140 TEUs ##	नहीं	
9	परियोजना कार्गो	कार्गो होमोजीनियस हैं और वे विभिन्न आकार, आकृति और वजन में आते हैं। इसलिए उत्पादकता मानदंड निर्धारित नहीं किए गए हैं। ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी पल्लन द्वारा अर्जित उल्लम उत्पादकता में प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा	कोई मानदंड नहीं	कोई मानदंड नहीं	600	एनए	---
10	मशीनरी और मशीनरी पुर्जें	इसलिए उत्पादकता मानदंड निर्धारित नहीं किए गए हैं। ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में किसी पल्लन द्वारा अर्जित उल्लम उत्पादकता में प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा	कोई मानदंड नहीं	कोई मानदंड नहीं	600	एनए	---

# औसतन 2.5 टन प्रति टीईयू वजन वाले खाली कंटेनरों के लिए समकक्ष कार्यनिष्पादन मानदंड =  $400/2.5=160$  टीईयू

## औसतन 15 टन प्रति टीईयू वजन वाले लदे हुए कंटेनरों के लिए समकक्ष कार्यनिष्पादन मानदंड =  $2100/15=140$  टीईयू

अनुबंध - II

**एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती के सापेक्ष स्टीबडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में स्टीबडोरिंग परिचालनों के लिए निर्धारित उपस्कर मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:**

क्र.सं.	घटक समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार	पल्लन द्वारा बचा प्रस्तावित	मानदंड से विपन्न	दिशानिर्देशों के अनुसार	पल्लन द्वारा बचा प्रस्तावित	मानदंड से विपन्न, यदि कोई हो, और पल्लन द्वारा प्रस्तुत जीवन
		जलयान से तट के लिए उपस्कर प्रहस्तन	जलयान से तट के लिए उपस्कर प्रहस्तन		हैच कार्य के लिए उपस्कर प्रहस्तन	हैच कार्य के लिए उपस्कर प्रहस्तन	
		शुष्क बल्क					
1	तैयार उर्वरक	जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	नहीं	डोजर 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	पेलोडर - 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब-1 सं./हुक	1. डोजरों/एक्सकवेटरों की बजाय पल्लन ने पे लोडरों पर विचार किया है। 2. उपस्कर की मानक सूची पर विचार किया गया है सिवाय स्टीबडोरिंग तथा पल्लन के पास उपस्कर की उपलब्धता के अनुसार उपस्कर तथा क्षमता के प्रकार में मामूली बदलावों के साथ। 3. पे लोडर शुष्क बल्क कार्गो की लदाई के लिए प्रयोग किए जाते हैं जो टिप्परी पर लदाई के लिए घाट पर स्थित किए जाते हैं।
2	उर्वरक - कच्चा माल	जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	नहीं	डोजर 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	पेलोडर - 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब-1 सं./हुक	
3	खाद्यान्न	जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	नहीं	डोजर 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	पेलोडर - 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब-1 सं./हुक	
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला)	जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	नहीं	एक्सकवेटर - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	पे लोडर - 10.5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	
5	कोकिंग कोयला	जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	नहीं	एक्सकवेटर - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	पे लोडर - 10.5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएँ, बेन्टोनाइट, वाक्साइट, कोपर सांद्रित सीसा और जिंक अयस्क	जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	नहीं	एक्सकवेटर - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	पे लोडर - 10.5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	
7	अन्य अयस्क और खनिज	जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	नहीं	डोजर - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	पेलोडर - 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब-1 सं./हुक	
8	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्लै, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इनके संयोजन	नहीं	डोजर 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब - 1 सं./हुक	पेलोडर - 5 टन - 1 सं. प्रति हैच, गैब-1 सं./हुक	

**टिप्पणी:** एचएमसी के लिए, टीएएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।

**शुष्क बल्क**

क्र.सं.	घटक समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार	पल्लन द्वारा बचा प्रस्तावित	मानदंड से विपन्न	दिशानिर्देशों के अनुसार	पल्लन द्वारा बचा प्रस्तावित	मानदंड से विपन्न, यदि कोई हो
		जलयान से तट के लिए उपस्कर प्रहस्तन	कई हुकों के लिए जलयान से तट के लिए प्रहस्तन उपस्कर बचा साथ		हैच कार्य के लिए उपस्कर प्रहस्तन	हैच कार्य के लिए उपस्कर प्रहस्तन	
1	वैग कार्गो	निम्न स्लिंगों (अधिकतम भार 5 टन) और हुकों, यदि अपेक्षित हो, (2.5 सं.) द्वारा	स्लिंम्स-3सं.	नहीं	कोई उपस्कर नहीं	एनए	एनए
2	जम्बो वैग	हुकों (2.5 सं.) द्वारा	स्लिंम्स-3सं.	नहीं	डीएफएलडी 5 टन - 1 सं. (2.5 सं.)	डीएफएलडी 5 टन - 3	उपस्कर प्रकार तथा क्षमता में कोई विपन्न नहीं सिवाय 2.5 के स्थान पर डीएफएलडी की 3 सं. पर विचार करने के, जैसाकि पल्लन ने बताया है कि 2.5 हुक/हैच के लिए उपस्कर की तैनाती की कोई संकल्पना नहीं है।
3	लौह एवं स्टील - कोइल और स्लेब	हुकों के साथ जुड़े बायर रोप स्लिंगों का इस्तेमाल करते हुए जलयान क्रेनों द्वारा (2.5 सं.)	स्लिंम्स-3सं.	नहीं	डीएफएलडी 30 टन - 1 सं. (2.5 सं.)	डीएफएलडी 30 टन - 3	
4	लौह एवं स्टील - पाइप, ट्यूब, ब्लॉक	स्लिंगों का प्रयोग करते हुए जलयान क्रेनों द्वारा (2.5 सं.)	स्लिंम्स-3सं.	नहीं	डीएफएलडी 30 टन - 1 सं. (2.5 सं.)	डीएफएलडी 30 टन - 3	
5	लकड़ी के लट्टे - कठोर	लट्टा गैबों का इस्तेमाल करते हुए जलयान द्वारा	स्लिंम्स-3सं.	नहीं	लट्टा गैबर 10 टन - 1 सं.	लट्टा गैबर 10 टन - 3	नहीं
6	वेनाइट्स और मारबल्स	स्लिंगों का इस्तेमाल करते हुए जलयान क्रेनों द्वारा	स्लिंम्स-2सं.	नहीं	डीएफएलडी 30 टन - 1 सं.	डीएफएलडी 30 टन - 2	नहीं
7	कंटेनर खाली	मैनुअल स्प्रेडरों का इस्तेमाल करते हुए जलयान क्रेनों द्वारा	मैनुअल स्प्रेडर - 2 सं.	नहीं	कोई उपस्कर नहीं	एनए	एनए
8	कंटेनर लदे हुए	मैनुअल स्प्रेडरों का इस्तेमाल करते हुए जलयान क्रेनों द्वारा	मैनुअल स्प्रेडर - 2 सं.	नहीं	कोई उपस्कर नहीं	एनए	एनए
9	परियोजना कार्गो	स्लिंगों का इस्तेमाल करते हुए जलयान क्रेनों द्वारा	स्लिंगों के साथ मैनुअल स्प्रेडर - 2 सं.	नहीं	कोई उपस्कर नहीं	एनए	एनए
10	मशीनरी और मशीनरी पुर्जे	स्लिंगों का इस्तेमाल करते हुए जलयान क्रेनों द्वारा	स्लिंम्स-2सं.	नहीं	कोई उपस्कर नहीं	एनए	एनए

**अनुबंध - III (क)**

**शुष्क बल्क कार्गो - स्टीबडोरिंग द्वारा उपलब्ध करवाए गए गैब के साथ**

**एनएमपीटी द्वारा बचा प्रेषित एनएमपीटी में स्टीबडोरिंग परिचालन के लिए अप्रैट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए बचाना**

**शुष्क बल्क कार्गो**

**(प्रति मी.ट./क.)**

क्र.सं.	कार्गो समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार के अनुसार उत्पादकता	एनएमपीटी द्वारा सुविधाएँ	परिचालन लागत					मासिक @ 20 %	कुल लागत मूल्य	एनएमपीटी द्वारा सुविधाएँ	विवेकी और उटीय बावलावत		एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित अप्रैट प्रशुल्क
				उपस्कर किराया	सेवर लागत	कुल उपस्कर	परिचालन उपरिस्थ	प्रशासनिक उपरिस्थ				विवेकी	उटीय	

		मानक प्रति पाणी (ल. मी.)	उत्पादकता प्रति पाणी (ल. मी.)	सावत प्रति पाणी	प्रति पाणी	सावत और सेवर सावत	8 = 20 % (7)	9 = 20 % (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विलेनी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % (7)	9 = 20 % (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विलेनी	तटीय
1	विद्यार उर्वरक	2700	2700	117000	27272	144272	28854	28854	201980	40396	242376	89.77	100.00 %	0.00 %	89.77	53.86
2	उर्वरक- कच्चा माल	2430	2430	110250	27272	137522	27504	27504	192530	38506	231036	95.08	100.00 %	0.00 %	95.08	57.05
3	खाद्यान्न	1980	1980	99000	27272	126272	25254	25254	176780	35356	212136	107.14	100.00 %	0.00 %	107.14	64.28
4	सेर कोकिंग कोयला (साप कोयला)	4000	4000	244000	34819	278819	55764	55764	390347	78069	468416	117.10	100.00 %	0.00 %	117.10	117.10
5(क)	कोकिंग कोयला	3600	3600	234000	34819	268819	53764	53764	376347	75269	451616	125.45	99.85 %	0.15 %	125.52	75.31
5(ख)	पेट्रोलियम कोक	3600	3600	234000	34819	268819	53764	53764	376347	75269	451616	125.45	100.00 %	0.00 %	125.45	125.45
6	लोह अयस्क, लोह अयस्क गिट्टिकाएँ	5840	5840	290000	34819	324819	64964	64964	454747	90949	545696	93.44	100.00 %	0.00 %	93.44	93.44
7	बेन्टीनाइट, बास्माइट, कोपर, मार्बल, सीसा और जिंक, अयस्क	5840	5840	290000	34819	324819	64964	64964	454747	90949	545696	93.44	0.00 %	100.00 %	155.74	93.44
8	चूनापत्थर, डोलोमाइट, सिलिकर, बने, रेत और अन्य ममान शुद्ध बल्क कार्बो	3240	3240	130500	27272	157772	31554	31554	220880	44176	265056	81.81	100.00 %	0.00 %	81.81	49.08
9	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	114750	27272	142022	28404	28404	198830	39766	238596	91.42	100.00 %	0.00 %	91.42	54.85

## एनएमपीटी द्वारा तथा प्रेषित और टीएमपी द्वारा संशोधित एनएमपीटी में स्टीबडोरियर परिचालन के लिए अपकेंद्र प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना

शुल्क बल्क कार्यों

(प्रति मी.ट./क.)

क्र.सं.	कार्यों समूह	विद्यार्थियों के अनुसार उत्पादकता मानक प्रति पाणी (घन मी)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रति पाणी (घन मी)	परिचालन लागत						मानिक @ 20 %	कुल लागत मानिक सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित अधिकतम प्रशुल्क	वित्तीय और तटीय लागत		टीएमपी द्वारा सुविचारित अपकेंद्र प्रशुल्क प्रति घन प्रति पाणी	
				उत्प्रेरक क्रिया या लागत प्रति पाणी	सेवर लागत प्रति पाणी	कुल उत्प्रेरक लागत और सेवर लागत	परिचालन उपरिव्यय @ 20 %	प्रवाहानिक उपरिव्यय @ 20 %	कुल लागत				वित्तीय	तटीय	वित्तीय	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	वित्तीय	तटीय
1	विद्यार्थ उर्वरक	2700	2700	117000	24009	141009	28202	28202	197413	39483	236896	87.74	100.00 %	0.00 %	87.74	52.64
2	उर्वरक- कच्चा माल	2430	2430	110250	24009	134259	26852	26852	187963	37593	225556	92.82	100.00 %	0.00 %	92.82	55.69
3	खाद्यान्न	1980	1980	99000	24009	123009	24602	24602	172213	34443	206656	104.37	100.00 %	0.00 %	104.37	62.62
4	सेर कोकिंग कोयला (साप कोयला)	4000	4000	244000	30657	274657	54931	54931	384519	76904	461423	115.36	100.00 %	0.00 %	115.36	115.36
5(क)	कोकिंग कोयला	3600	3600	234000	30657	264657	52931	52931	370519	74104	444623	123.51	99.85 %	0.15 %	123.58	74.15
5(ख)	पेट्रोलियम कोक	3600	3600	234000	30657	264657	52931	52931	370519	74104	444623	123.51	100.00 %	0.00 %	123.51	123.51
6	लोह अयस्क, लोह अयस्क गुट्टिकाएँ	5840	5840	290000	30657	320657	64131	64131	448919	89784	538703	92.24	100.00 %	0.00 %	92.24	92.24
7	बेन्टोनाइट, बास्फाइट, कोपर, माड्रिल, सीसा और जिंक, अयस्क	5840	5840	290000	30657	320657	64131	64131	448919	89784	538703	92.24	0.00 %	100.00 %	153.74	92.24
8	चूनापत्थर, डोलोमाइट, सिलिकर, बने, रेत और अन्य ममान शुद्ध बल्क कार्बो	3240	3240	130500	24009	154509	30902	30902	216313	43263	259576	80.12	100.00 %	0.00 %	80.12	48.07
9	जिप्सम, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	114750	24009	138759	27752	27752	194263	38853	233116	89.32	100.00 %	0.00 %	89.32	53.59

## अनुबंध - III(क)

## शुल्क बल्क कार्यों - जलवायन शीब के साथ अथवा शीब का इस्तेमाल किए बिना

## एनएमपीटी द्वारा तथा प्रेषित एनएमपीटी में स्टीबडोरियर परिचालन के लिए अपकेंद्र प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना

शुल्क बल्क कार्यों

(प्रति मी.ट./क.)

क्र.सं.	कार्य समूह	फिनिशिंग के अनुसार उत्पादकता मानक प्रति पाणी (ल. मी.)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रति पाणी (ल. मी.)	परिचालन सावत						मानिक 20 %	कुल सावत मानिक सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित व्यय प्रशुल्क	विलेनी और तटीय सावत		एनएमपीटी द्वारा सुविचारित व्यय प्रशुल्क	
				उत्प्रेरक क्रियाया सावत प्रति पाणी	सेवर सावत प्रति पाणी	कुल उत्प्रेरक सावत और सेवर सावत	परिचालन उत्प्रेरक 20 %	प्रवाहक उत्प्रेरक 20 %	कुल सावत				विलेनी	तटीय		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विलेनी	तटीय
1	विद्यार उर्वरक	2700	2700	49500	27272	76772	15354	15354	107480	21496	128976	47.77	100.00 %	0.00 %	47.77	28.66
2	उर्वरक- कच्चा माल	2430	2430	49500	27272	76772	15354	15354	107480	21496	128976	53.08	100.00 %	0.00 %	53.08	31.85
3	खाद्यान्न	1980	1980	49500	27272	76772	15354	15354	107480	21496	128976	65.14	100.00 %	0.00 %	65.14	39.08
4	सेर कोकिंग कोयला (साप कोयला)	4000	4000	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	75.10	100.00 %	0.00 %	75.10	75.10
5(क)	कोकिंग कोयला	3600	3600	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	83.45	99.85 %	0.15 %	83.50	50.10
5(ख)	पेट्रोलियम कोक	3600	3600	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	83.45	100.00 %	0.00 %	83.45	83.45
6	लोह अयस्क, लोह अयस्क गिट्टिकाएँ	5840	5840	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	51.44	100.00 %	0.00 %	51.44	51.44
7	बेन्टीनाइट, बास्माइट, कोपर, मार्बल,	5840	5840	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	51.44	0.00 %	100.00 %	85.74	51.44

[illegible]

**शुल्क बल्क कार्या - जलबान ग्रीव के साथ अथवा ग्रीव का इस्तेमाल किए बिना**  
**एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपीटी द्वारा संशोधित एनएमपीटी में स्टीबडोरिंग परिचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना**

## शुष्क बल्क कार्गो

अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहायक व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)						वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)		वित्तियंत्रिकीवरील व्ययक्रमावरील प्रथम (द्वय)	
अ.सं.															वित्तियंत्रिकी व सहाय													

(प्रति मी.ट./रु.)

**अनुबंध - III(ग)**

## ब्रेक बलक कार्गो

एनएमपीटी द्वारा यथा-प्रेषित एनएमपीटी में स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना

**शष्क बल्क कार्गो**

क्र.सं.	कार्यो समूह	विकासियों के अनुसार उत्पादकता मानक प्रति पाकी (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रति पाकी (टन में) सिंचाव फंडेबल में	परिचालन मानव						माजिन 20 %	कुल मानव मजिन सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित अधिकतम प्रोदुक्त	विषेयी और तटीय यावाभाव का %		एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित बंधकट प्रमुक्त	
				उत्तरक किराया मानव प्रति पाकी	सैवर मानव प्रति पाकी	कुल उत्तरक मानव और सैवर मानव	परिचालन उपरिस्थ 20 %	प्रकासतिक उपरिस्थ 20 %	कुल मानव				विषेयी	तटीय	विषेयी	तटीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % *	9 = 20 % *	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विषेयी	तटीय
1	वेत कार्यो	750	900	1800	72765	74565	14913	14913	104391	20878	125269	139.19	100.00 %	0.00 %	139.19	83.51
2	जम्मी बैस	1400	1680	18300	72765	91065	18213	18213	127491	25498	152989	91.07	100.00 %	0.00 %	91.06	54.64
3	लोह एव रटीव - कोइले और मीव	3400	4080	100800	50018	150818	30164	30164	211146	42229	253375	62.10	0.34 %	99.66 %	103.27	61.96
4	लोह एव रटीव - पाइप, ट्यूब, प्लेट	700	840	68400	50018	118418	23684	23684	165786	33157	198943	236.84	0.34 %	99.66 %	393.85	236.31
5	सक्री के मेट्टे-कटोर	1200	1440	58560	50018	108578	21716	21716	152010	30402	182412	126.68	100.00 %	0.00 %	126.68	76.01
6	मेनाट्टस और माखल्ल	1000	1000	49000	34888	83888	16778	16778	117444	23489	140933	140.93	16.41 %	83.59 %	211.72	127.03
7	कंटेनर खान्सी 20' तक*	400	160	2362	34888	37250	7450	7450	52150	10430	62580	391.13	68.68 %	31.32 %	447.14	268.28
8	कंटेनर लंदे हुए 20' तक*	2100	140	2362	34888	37250	7450	7450	52150	10430	62580	447.00	68.68 %	31.32 %	511.01	306.61
9	परियोजना कार्यो	No Norms	600	10000	34888	44888	8978	8978	62844	12569	75413	125.69	0.34 %	99.66 %	209.01	125.41
10	मजिनरी और मजिनरी उत्पाद	No Norms	600	12000	34888	46888	9378	9378	65644	13129	78773	131.29	0.34 %	99.66 %	218.33	131.00

(प्रति मी.ट./रु.)

## ब्रेक बलक कार्गो

**एनएमपीटी द्वारा यथा-प्रेषित और टीएमपी द्वारा संशोधित एनएमपीटी में स्टीबडोरिंग परिचालन के लिए अपकृत प्रशुलक पर पहुंचने के लिए गणना**

**शुष्क बल्क कार्गो**

क्र.सं.	कार्यों समूह	विमानिकों के अनुसार उपराज्यका मानक प्रति पाली (एन में)	एनएसपीटी द्वारा सुविचारित उपराज्यका प्रति पाली (एन में) सिवाय फेंटेजर टीईयू में	परिचालन लागत						मार्गिन @ 20 %	कुल लागत मजिन सहित	एनएसपीटी द्वारा सुविचारित अधिकतम प्रयुक्त	विदेशी और वतीय यातायात का %		टीएसपीपी द्वारा सुविचारित अप्रॉफिट प्रयुक्त प्रति टन प्रति पाली	
				उपकरण किराया प्रति पाली	वैयर लागत प्रति पाली	जुल उपकरण लागत और वैयर लागत	परिचालन उपस्थित @ 20 %	प्रसारनिक उपस्थित @ 20 %	जुल लागत				विदेशी	वतीय	वित्तीय	वतीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	वित्तीय	वतीय
1	वेग कार्यों	750	900	1800	64074	65874	13175	13175	92224	18445	110669	122.97	100.00 %	0.00 %	122.97	73.78
2	जम्बो वेग	1400	1680	18300	64074	82374	16475	16475	115324	23065	138389	82.38	100.00 %	0.00 %	82.37	49.42
3	लोहू एवं स्टील - फोइलें और मीच	3400	4080	100800	44042	144842	28968	28968	202778	40556	243334	59.64	0.34 %	99.66 %	99.18	59.51
4	लोहू एवं स्टील - पाइप, ट्यूबें, प्लेटे	700	840	68400	44042	112442	22488	22488	157418	31484	188902	224.88	0.34 %	99.66 %	373.97	224.38

(प्रति मी.ट./रु.)



5	नकड़ी के लट्टु-कटोर	1200	1440	58560	44042	102602	20520	20520	143642	28728	172370	119.7	100.00 %	0.00 %	119.70	71.82
6	प्रेनास्टन और माखल	1000	1000	49000	30717	79717	15943	15943	111603	22321	133924	133.92	16.41 %	83.59 %	201.19	120.72
7	कंटेनर घासी 20' तक *	400	160	2362	30717	33079	6616	6616	46311	9262	55573	347.33	68.68 %	31.32 %	397.07	238.24
8	कंटेनर लदे हुए 20' तक *	2100	140	2362	30717	33079	6616	6616	46311	9262	55573	396.95	68.68 %	31.32 %	453.79	272.28
9	परियोजना कार्यों	No Norms	600	10000	30717	40717	8143	8143	57003	11401	68404	114.01	0.34 %	99.66 %	189.59	113.75
10	मशीनरी और मशीनरी उपकरण	No Norms	600	12000	30717	42717	8543	8543	59803	11961	71764	119.61	0.34 %	99.66 %	198.90	119.34
* 40' और 40' और अधिक के कंटेनर के मामले में, दर 20' कंटेनर के लिए निर्धारित दर का 1.5 गुना और 2 गुना होगी।																

## अनुबंध - IV

## तट प्रहस्तन परिचालन - उपस्कर अनुमानन - शुल्क बल्क कार्या

क्र.सं.	पट्टर समूह	स्थानितियों के अनुसार - पद्धति-1			स्थानितियों के अनुसार - पद्धति 2 - 1 कि.मी. के भीतर			स्थानितियों के अनुसार - पद्धति-2 - 1 कि.मी. से परे			स्थानितियों के अनुसार - पद्धति-3 - 1 कि.मी. के भीतर		
		होपरों के साथ	पलन द्वारा तथा प्रस्तावित	मानकों से विपन्न	होपरों के साथ	पलन द्वारा तथा प्रस्तावित	मानकों से विपन्न	1 कि.मी. के बाहर	पलन द्वारा तथा प्रस्तावित	मानकों से विपन्न	1 कि.मी. के भीतर	पलन द्वारा तथा प्रस्तावित	मानकों से विपन्न
1	सैवार उर्वरक - यूरिया, बीएपी, एचओपी, एचओपी और एनपीके	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं.	हां	ट्रक 15 टन - 12 सं., पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 12 सं. पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	15 टन के ट्रकों के स्थान के सिवाय विपन्न, पलन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पलन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विपन्न पलन में तट प्रहस्तन एजेंट के पास उपस्कर की उपलब्धता पर आधारित है।	क. जखयान केन : ट्रक 15 टन - 20 सं., ख. एचएमसी पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	क. जखयान केन : टिपर 25 टन - 20 सं., ख. एचएमसी पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	15 टन के ट्रकों के स्थान के सिवाय विपन्न, पलन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पलन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विपन्न पलन में तट प्रहस्तन एजेंट के पास उपस्कर की उपलब्धता पर आधारित है।	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., ट्रक 15 टन - 12 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं., टिपर 25 टन - 12 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	हां (हुकों की सं. के बराबर सुविचारित होपरों की सं. 3)। आगे 15 टन के ट्रकों के स्थान पर, पलन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पलन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विपन्न पलन में तट प्रहस्तन एजेंट के पास उपस्कर की उपलब्धता पर आधारित है।
2	उर्वरक - कच्चा माच	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं.	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं.	नहीं	ट्रक 15 टन - 12 सं., पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 12 सं. पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)		ट्रक 15 टन - 20 सं., पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 20 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)		मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., ट्रक 15 टन - 12 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं., टिपर 25 टन - 12 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	हां (हुकों की सं. के बराबर सुविचारित होपरों की सं. 3)। आगे 15 टन के ट्रकों के स्थान पर, पलन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पलन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विपन्न पलन में तट प्रहस्तन एजेंट के पास उपस्कर की उपलब्धता पर आधारित है।
3	बाबानन	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं.	No	ट्रक 15 टन - 12 सं., पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 12 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)		ट्रक 15 टन - 20 सं., पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 20 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)		मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., ट्रक 15 टन - 12 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं., टिपर 25 टन - 12 सं. पेसोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण याई में)	हां (हुकों की सं. के बराबर सुविचारित होपरों की सं. 3)। आगे 15 टन के ट्रकों के स्थान पर, पलन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पलन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विपन्न पलन में तट प्रहस्तन एजेंट के पास उपस्कर की उपलब्धता पर आधारित है।
4	सैर-कोर्सिंग कोयला (साफ कोयला)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	नहीं	ट्रक 15 टन - 15 सं., पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 15 सं. पेसोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)		ट्रक 15 टन - 25 सं., पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 25 सं. पेसोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)		मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., ट्रक 15 टन - 15 सं. पेसोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., टिपर 25 टन - 15 सं. पेसोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)	15 टन के ट्रकों के स्थान के सिवाय विपन्न, पलन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पलन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विपन्न पलन में तट प्रहस्तन एजेंट के पास उपस्कर की उपलब्धता पर आधारित है।
5	कोर्सिंग कोयला	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	नहीं	ट्रक 15 टन - 15 सं., पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 15 सं. पेसोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)		ट्रक 15 टन - 25 सं., पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)	टिपर 25 टन - 25 सं. पेसोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)		मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., ट्रक 15 टन - 15 सं. पेसोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., टिपर 25 टन - 15 सं. पेसोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण याई में)	15 टन के ट्रकों के स्थान के सिवाय विपन्न, पलन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पलन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विपन्न पलन में तट प्रहस्तन एजेंट के पास उपस्कर की उपलब्धता पर आधारित है।

6	सौहृद अयस्क, सौहृद अयस्क मुद्रिकांग, वेन्टोमाइट, वाक्साइड, कॉपर माॉन्रन, सीसा और जिंक	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	नहीं	ट्रक 15 टन - 20 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)	टिपर 25 टन - 20 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)		ट्रक 15 टन - 34 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)	टिपर 25 टन - 34 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)		मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., ट्रक 15 टन - 20 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., टिपर 25 टन - 20 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)	
7	चिमस और अन्य अयस्क एवं धातु	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं.	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं.	नहीं	ट्रक 15 टन - 12 सं. पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण यार्ड में)	टिपर 25 टन - 12 सं. पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण यार्ड में)		ट्रक 15 टन - 20 सं. पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण यार्ड में)	टिपर 25 टन - 20 सं. पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण यार्ड में)		मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., ट्रक 15 टन - 12 सं. पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण यार्ड में)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं., टिपर 25 टन - 12 सं. पे सोडर 10 टन - 2 सं. (संडारण यार्ड में)	हां (हुकों की सं. के बराबर सुविचारित होपरों की सं. 3)। अगे 15 टन के ट्रकों के स्थान पर, पल्लन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पल्लन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विषय पल्लन में वट प्रहसन एजेंट के पास उपस्कर की उपस्थिति पर आधारित है।
8	चूनापत्थर, डोलोमाइट, चिंक्रन, स्ले, स्ट्रेड और अन्य सभान शुक्ल वस्क कापों	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं.	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं.	नहीं	ट्रक 15 टन - 15 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)	टिपर 25 टन - 15 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)		ट्रक 15 टन - 25 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)	टिपर 25 टन - 25 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)		मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 4 सं., ट्रक 15 टन - 15 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)	मोबाइल होपर 30 घ.मी. - 3 सं., टिपर 25 टन - 15 सं. पे सोडर 10 टन - 4 सं. (संडारण यार्ड में)	हां (हुकों की सं. के बराबर सुविचारित होपरों की सं. 3)। अगे 15 टन के ट्रकों के स्थान पर, पल्लन ने 25 टन के टिपरों पर विचार किया है। पल्लन ने बताया है कि उपस्कर में मामूली विषय पल्लन में वट प्रहसन एजेंट के पास उपस्कर की उपस्थिति पर आधारित है।

[illegible]



					तरीके से ट्रक पर लदाई)	तरीके से ट्रक पर लदाई)							उपस्कर क्षमता के आधार पर मासुकी विपथन।
2	जम्बो वेग	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं	ट्रक 15 टन - 9 सं.	फोर्क लिफ्ट 5 टन - 3 सं. भंडारण यार्ड में और ट्रक 20 टन - 9 सं.	फोर्क लिफ्ट जम्बो वेगों का मैनुअल प्रहसन माना जाता है संभव नहीं है।	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं
3	लौह एवं स्टील - कोइले और स्लेब	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	नहीं	फोर्क लिफ्ट ट्रक 30 टन - 1 सं. वर्ष में	फोर्क लिफ्ट ट्रक 30 टन - 1 सं. वर्ष में	नहीं	मोबाइल क्रेन - 30 टन - 2 सं. यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 9 सं.	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 और ट्रैलर 40 टन - 9 सं.	नहीं	फोर्क लिफ्ट 30 टन - 1 सं. वर्ष में और मोबाइल क्रेन - 2 सं. यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 9 सं.	फोर्क लिफ्ट 30 टन - 1 वर्ष में, मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 और ट्रैलर 40 टन - 9	नहीं
4	लौह एवं स्टील - पाइप, ट्यूब, प्लेटें	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	नहीं	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 सं. वर्ष में	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 सं. वर्ष में	नहीं	मोबाइल क्रेन - 10 टन - 2 सं. यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 9 सं.	मोबाइल क्रेन 10 टन - 2 और ट्रैलर 40 टन - 9 सं.	नहीं	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 सं. वर्ष में और मोबाइल क्रेन 10 टन, 2 सं. यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 9 सं.	फोर्क लिफ्ट 10 टन - 1 वर्ष में, मोबाइल क्रेन 10 टन - 2 और ट्रैलर 40 टन - 9	नहीं
5	लकड़ी के खट्टे - कठोर	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं	लागू गैबलर 10 टन - 5 सं. वर्ष में	लागू गैबलर 10 टन - 5 सं. वर्ष में	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं	लागू गैबलर 10 टन - 5 सं. वर्ष में और 2 सं. यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 सं.	लागू गैबलर 10 टन - 5 सं. वर्ष में और 2 सं. यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 सं.	नहीं
6	ग्रेनाइट्स और मारबल	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं	मोबाइल क्रेन - 30 टन - 2 सं. यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर - 40 टन - 12 सं.	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 और ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं
7	कंटेनर खाली	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	नहीं	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 वर्ष में	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 वर्ष में	नहीं	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 सं., ट्रैक्टर ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 सं., ट्रैक्टर ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	नहीं	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 सं. वर्ष में और 1 सं. यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	फोर्क लिफ्ट ट्रक 10 टन - 1 सं. वर्ष में और 1 सं. कंटेनर यार्ड में, ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	नहीं
8	कंटेनर लदे हुए	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	नहीं	1 टॉप लिफ्टर वर्ष में	1 रीच स्टेकर वर्ष में	नहीं	टॉप लिफ्टर 1 सं., ट्रैक्टर ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	रीचस्टेकर/टीएलटी - 1 सं. कंटेनर यार्ड में और ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	नहीं	टॉप लिफ्टर 1 वर्ष में और 1 यार्ड में, ट्रैक्टर ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	रीच स्टेकर/टीएलटी - 1 सं. वर्ष में, रीचस्टेकर/टीएलटी - 1 सं. कंटेनर यार्ड में और ट्रैलर 40 टन - 12 सं.	नहीं
9	परियोजना कार्यों	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	नहीं	कोई मानदंड नहीं	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 सं.	नहीं	कोई मानदंड नहीं	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 भंडारण यार्ड में और ट्रैलर 40 टन - 6 सं.	नहीं	कोई मानदंड नहीं	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 वर्ष में और 2 भंडारण यार्ड में तथा ट्रैलर 40 टन - 4 सं.	नहीं
10	मशीनरी और मशीनरी उत्पाद	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	नहीं	कोई मानदंड नहीं	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 सं.	नहीं	कोई मानदंड नहीं	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 भंडारण यार्ड में और ट्रैलर 40 टन - 6 सं.	नहीं	कोई मानदंड नहीं	मोबाइल क्रेन 30 टन - 2 वर्ष में और 2 भंडारण यार्ड में तथा ट्रैलर 40 टन - 4 सं.	नहीं

अनुबंध - V

पद्धति - 1

एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपक्रेंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएमपी द्वारा सुविचारित  
शुल्क बल्क कार्यों - पद्धति 1 - परेविटी परिसर को सीधे डिलीवरी के लिए ट्रक पर उतारा गया कार्यों (होपर के साथ)

(प्रति मी.ट./घ.)

क्र.सं.	कार्यों समूह	उत्पादकता मानक प्रति पानी दिवसनिर्देशों के अनुसार (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रति पानी (टन में)	परिचालन लागत						मार्किंग @ 20 %	कुल लागत मार्किंग सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित अधिकतम प्रशुल्क	विदेशी और राष्ट्रीय बाजारवात का %		वटीय रिखायत नीति पर विचार करते हुए टीएमपी द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा निर्धारित अपक्रेंट प्रशुल्क रु./टन	
				उपस्कर किराया लागत प्रति पानी	सेवर लागत प्रति पानी	कुल उपस्कर लागत एवं सेवर लागत	परिचालनात्मक उपरिख्यब② 20 %	प्रशासनिक उपरिख्यब ② 20 %	कुल लागत				विदेशी	राष्ट्रीय	विदेशी	राष्ट्रीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विदेशी	राष्ट्रीय
1	पैयार उर्वरक	2700	2700	40500	2025	42525	8505	8505	59535	11907	71442	26.46	100 %	0.00 %	26.46	15.88
2	उर्वरक - कच्चा मान	2430	2430	36450	1823	38273	7655	7655	53583	10717	64300	26.46	100 %	0.00 %	26.46	15.88
3	खाद्यान्न	1980	1980	29700	1485	31185	6237	6237	43659	8732	52391	26.46	100 %	0.00 %	26.46	15.88
4	सेर कोर्विक कोयला (ताप कोयला)	4000	4000	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	26.46	100 %	0.00 %	26.46	26.46
5	कोर्विक कोयला	3600	3600	54000	2700	56700	11340	11340	79380	15876	95256	26.46	99.85 %	0.15 %	26.48	15.89
6	पेट्रोसियम कोक	3600	3600	54000	2700	56700	11340	11340	79380	15876	95256	26.46	100.00 %	0.00 %	26.46	26.46
7	ग्रीड अक्क, ग्रीड अक्क पट्टिकाएं	5840	5840	87600	4380	91980	18396	18396	128772	25754	154526	26.46	100 %	0.00 %	26.46	26.46
8	बेन्टीना इट, वास्माइट, कोपर, माड्रित, सीमा और लिंक, अक्क	5840	5840	87600	4380	91980	18396	18396	128772	25754	154526	26.46	0 %	100.00 %	44.10	26.46
9	चूनापत्थर, डोमोमाइट, ब्रिक्कर, स्ले, रेत और अन्य समान शुल्क बल्क कार्यों	3240	3240	48600	2430	51030	10206	10206	71442	14288	85730	26.46	100 %	0.00 %	26.46	15.88
10	सिन्थम, अन्य अक्क और खनिज	2610	2610	39150	1958	41108	8222	8222	57552	11510	69062	26.46	100 %	0.00 %	26.46	15.88

पद्धति - 2

1 कि.मी. के भीतर

एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपक्रेंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना

(प्रति मी.ट./घ.)

शुल्क बल्क कार्यों - पद्धति 2 - कार्यों ट्रक पर उतारा जाता है (होपर्स के बिना) और 1 कि.मी. के भीतर पत्तन परिसर में संचारण बाई में जाया जाता है

क्र.सं.	कार्यों समूह	उत्पादकता मानक प्रति पानी दिवसनिर्देशों के अनुसार (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रति पानी (टन में)	परिचालन लागत						मार्किंग @ 20 %	कुल लागत मार्किंग सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित अधिकतम प्रशुल्क	विदेशी और राष्ट्रीय बाजारवात का %		वटीय रिखायत नीति पर विचार करते हुए टीएमपी द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा निर्धारित अपक्रेंट प्रशुल्क रु./टन	
				उपस्कर किराया लागत प्रति पानी	सेवर लागत प्रति पानी	कुल उपस्कर लागत एवं सेवर लागत	परिचालनात्मक उपरिख्यब② 20 %	प्रशासनिक उपरिख्यब ② 20 %	कुल लागत				विदेशी	राष्ट्रीय	विदेशी	राष्ट्रीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विदेशी	राष्ट्रीय
1	पैयार उर्वरक	2700	2700	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	94.08	100 %	0.00 %	94.08	56.45
2	उर्वरक - कच्चा मान	2430	2430	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	104.53	100 %	0.00 %	104.53	62.72
3	खाद्यान्न	1980	1980	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	128.29	100 %	0.00 %	128.29	76.97
4	सेर कोर्विक कोयला (ताप कोयला)	4000	4000	234000	11700	245700	49140	49140	343980	68796	412776	103.19	100 %	0.00 %	103.19	103.19
5	कोर्विक कोयला	3600	3600	234000	11700	245700	49140	49140	343980	68796	412776	114.66	99.85 %	0.15 %	114.73	68.84
6	पेट्रोसियम कोक	3600	3600	234000	11700	245700	49140	49140	343980	68796	412776	114.66	100.00 %	0.00 %	114.66	114.66
7	ग्रीड अक्क, ग्रीड अक्क पट्टिकाएं	5840	5840	264000	13200	277200	55440	55440	388080	77616	465696	79.74	100 %	0.00 %	79.74	79.74
8	बेन्टीना इट, वास्माइट, कोपर, माड्रित, सीमा और लिंक, अक्क	5840	5840	264000	13200	277200	55440	55440	388080	77616	465696	79.74	0 %	100.00 %	132.90	79.74
9	चूनापत्थर, डोमोमाइट,	3240	3240	234000	11700	245700	49140	49140	343980	68796	412776	127.40	100 %	0.00 %	127.40	76.44

	विस्मर, स्ने, रेत और अन्य समान शुल्क वाले कार्यों															
10	विस्मर, अन्य अत्यन्त और खनिज	2610	2610	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	97.32	100 %	0.00 %	97.32	58.39

**पद्धति - 2****1 कि.मी. के बाहर**

**एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रैल प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए यणना शुल्क बल्क कार्यों - पद्धति 2 - कार्यों टुक पर उतारा जाता है (क्षेपों के बिना) और 1 कि.मी. के भीतर पत्तन परिसर में संभरण बाई में जाया जाता है**

क्र.सं.	कार्यों समूह	उत्पादकता या भातक प्रति पाली दिनांकितों के अनुसार (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रति पाली (टन में)	परिचालन लागत						वार्षिक @ 20 %	कुल लागत वार्षिक सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित अधिकतम प्रशुल्क	विदेशी और राष्ट्रीय बाजारगत का %		राष्ट्रीय पर विचार करते हुए टीएएमपी द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा निर्धारित अप्रैल प्रशुल्क रु./टन	
				उत्पन्नक किराया लागत प्रति पाली	सेवर लागत प्रति पाली	कुल उत्पन्नक लागत एवं सेवर लागत	परिचालनलागत उपरिख्य @ 20 %	प्रशासनिक उपरिख्य @ 20 %	कुल लागत				विदेशी	राष्ट्रीय		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विदेशी	राष्ट्रीय
1	विचार उर्वरक	2700	2700	192000	9600	201600	40320	40320	282240	56448	338688	125.44	100 %	0.00 %	125.44	75.26
2	उर्वरक - कच्चा मात	2430	2430	192000	9600	201600	40320	40320	282240	56448	338688	139.38	100 %	0.00 %	139.38	83.63
3	खाद्यान्न	1980	1980	192000	9600	201600	40320	40320	282240	56448	338688	171.05	100 %	0.00 %	171.05	102.63
4	गैर कोकिंग कोयला (हाय कोयला)	4000	4000	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	129.65	100 %	0.00 %	129.65	129.65
5	कोकिंग कोयला	3600	3600	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	144.06	99.85 %	0.15 %	144.15	86.49
6	पेट्रोवियम कोक	3600	3600	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	144.06	100.00 %	0.00 %	144.06	144.06
7	लोह अयस्क, लोह अयस्क गुट्टिकाएँ	5840	5840	348000	17400	365400	73080	73080	511560	102312	613872	105.12	100 %	0.00 %	105.12	105.12
8	बेन्टीनाइट, बास्माइट, कॉपर, मांग्रित, सीसा और जिंक, अयस्क	5840	5840	348000	17400	365400	73080	73080	511560	102312	613872	105.12	0 %	100.00 %	175.19	105.12
9	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विस्मर, स्ने, रेत और अन्य समान शुल्क वाले कार्यों	3240	3240	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	160.07	100 %	0.00 %	160.07	96.04
10	विस्मर, अन्य अत्यन्त और खनिज	2610	2610	192000	9600	201600	40320	40320	282240	56448	338688	129.77	100 %	0.00 %	129.77	77.86

**पद्धति - 3****1 कि.मी. के भीतर**

**एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रैल प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए यणना**

**(प्रति मी.ट./क.)**

**शुल्क बल्क कार्यों - पद्धति 2 - कार्यों टुक पर उतारा जाता है (क्षेपों के बिना) और 1 कि.मी. के भीतर पत्तन परिसर में संभरण बाई में जाया जाता है**

क्र.सं.	कार्यों समूह	उत्पादकता या भातक प्रति पाली दिनांकितों के अनुसार (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रति पाली (टन में)	परिचालन लागत						वार्षिक @ 20 %	कुल लागत वार्षिक सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित अधिकतम प्रशुल्क	विदेशी और राष्ट्रीय बाजारगत का %		राष्ट्रीय पर विचार करते हुए टीएएमपी द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा निर्धारित अप्रैल प्रशुल्क रु./टन	
				उत्पन्नक किराया लागत प्रति पाली	सेवर लागत प्रति पाली	कुल उत्पन्नक लागत एवं सेवर लागत	परिचालनलागत उपरिख्य @ 20 %	प्रशासनिक उपरिख्य @ 20 %	कुल लागत				विदेशी	राष्ट्रीय		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विदेशी	राष्ट्रीय
1	विचार उर्वरक	2700	2700	184500	9225	193725	38745	38745	271215	54243	325458	120.54	100 %	0.00 %	120.54	72.32
2	उर्वरक - कच्चा मात	2430	2430	180450	9023	189473	37895	37895	265263	53053	318316	130.99	100 %	0.00 %	130.99	78.60
3	खाद्यान्न	1980	1980	173700	8685	182385	36477	36477	255339	51068	306407	154.75	100 %	0.00 %	154.75	92.85
4	गैर कोकिंग कोयला (हाय कोयला)	4000	4000	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	129.65	100 %	0.00 %	129.65	129.65
5	कोकिंग कोयला	3600	3600	288000	14400	302400	60480	60480	423360	84672	508032	141.12	99.85 %	0.15 %	141.21	84.72
6	पेट्रोवियम कोक	3600	3600	288000	14400	302400	60480	60480	423360	84672	508032	141.12	100.00 %	0.00 %	141.12	141.12
7	लोह अयस्क, लोह अयस्क गुट्टिकाएँ	5840	5840	351600	17580	369180	73836	73836	516852	103370	620222	106.20	100 %	0.00 %	106.20	106.20
8	बेन्टीनाइट, बास्माइट, कॉपर, मांग्रित, सीसा और जिंक, अयस्क	5840	5840	351600	17580	369180	73836	73836	516852	103370	620222	106.20	0 %	100.00 %	177.00	106.20

	वाकमाहट, कोपर, माहिन, नीमा और जिक, अयस्क													%		
9	चुनापावर, डोपोमाहट, सिंकर, रने, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो	3240	3240	282600	14130	296730	59346	59346	415422	83084	498506	153.86	100 %	0.00 %	153.86	92.32
10	लिपम, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	183150	9158	192308	38462	38462	269232	53846	323078	123.78	100 %	0.00 %	123.78	74.27

**पद्धति - 3****1 कि.मी. से बाहर****एनएसपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएसपी द्वारा सुविचारित एनएसपीटी में तट प्रहस्तन परिचासन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए यणना****शुष्क बल्क कार्गो - पद्धति 3 - कार्गो होंपों के माध्यम से ट्रक पर उतारा जाता है और 1 कि.मी. के बाहर भंडारण के लिए पतून परिसर में भंडारण बाई में जाया जाता है**

क्र.सं.	कार्गो बल्ल	उपापकषा मासक प्रति फासी रिक्किरिंनों के अनुसार (एन सी)	एनएसपीटी द्वारा सुविचारित उपापकषा प्रति फासी (एन सी)	परिचासन मासक						मार्किंग 20 %	कुल मासक मार्किंग महिय	एनएसपीटी द्वारा सुविचारित प्रति फास प्रशुल्क	सिरेसी और सीटीय मासकमास मा %		सीटीय रिक्किरिंनों के अनुसार एनएसपीटी द्वारा रिक्किरिंनों के अनुसार प्रशुल्क १.८८१	सीटीय
				उपापकषा रिक्किरिंनों के अनुसार प्रति फासी	मेकर मासक प्रति फासी	कुल उपापकषा मासक रूय मेकर मासक	परिचासनमासक उपापकषा 20 %	प्रमासमिक उपापकषा 20 %	कुल मासक				सिरेसी	सीटीय		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10 + 11)	12 = (10 + 11)	13	14	15	सिरेसी	सीटीय
1	मैकार उलेक	2700	2700	232600	11625	244125	48825	48825	341775	68365	410120	151.80	100 %	0.00 %	151.80	91.14
2	उलेक - कपका मास	2430	2430	228450	11423	239873	47975	47975	335823	67165	402988	165.84	100 %	0.00 %	165.84	99.50
3	खासासन	1980	1980	221700	11085	232785	46557	46557	325899	65180	391079	197.51	100 %	0.00 %	197.51	118.51
4	मैर सो सिंर सोका (हाप सोका)	4000	4000	354000	17700	371700	74340	74340	520380	104076	624456	156.11	100 %	0.00 %	156.11	156.11
5	कोसिंर सोका	3600	3600	348000	17400	365400	73080	73080	511560	102312	613872	170.52	99.85 %	0.15 %	170.62	102.37
6	पेट्टिमिस्स कोक	3600	3600	348000	17400	365400	73080	73080	511560	102312	613872	170.52	100.00 %	0.00 %	170.52	170.52
7	सीह अयस्क, सीह अयस्क मुद्रिकास	5840	5840	435600	21780	457380	91476	91476	640332	128066	768398	131.58	100 %	0.00 %	131.58	131.58
8	केलेमाहट, बासाहट, कोपर, माहिन, सी मा और जिक, अयस्क	5840	5840	435600	21780	457380	91476	91476	640332	128066	768398	131.58	0 %	100.00 %	219.29	131.58
9	कुनापावर, डोपोमाहट, सिंकर, रने, रेत और अन्य समानशुष्क बल्क कार्गो	3240	3240	342600	17130	359730	71946	71946	503622	100724	604346	186.53	100 %	0.00 %	186.53	111.92
10	लिपम, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	231150	11558	242708	48542	48542	339792	67958	407750	156.23	100 %	0.00 %	156.23	93.74

**पद्धति - 4****एनएसपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएसपी द्वारा सुविचारित एनएसपीटी में तट प्रहस्तन परिचासन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए यणना****शुष्क बल्क कार्गो - पद्धति 4 - कार्गो घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लाया जाता है तथा परेसिटी के परिसर को भेजा जाता है**

क्र.सं.	कार्गो बल्ल	उपापकषा मासक प्रति फासी रिक्किरिंनों के अनुसार (एन सी)	एनएसपीटी द्वारा सुविचारित उपापकषा प्रति फासी (एन सी)	परिचासन मासक						मार्किंग 20 %	कुल मासक मार्किंग महिय	एनएसपीटी द्वारा सुविचारित प्रति फास प्रशुल्क	सिरेसी और सीटीय मासकमास मा %		सीटीय रिक्किरिंनों के अनुसार एनएसपीटी द्वारा रिक्किरिंनों के अनुसार प्रशुल्क १.८८१	सीटीय
				उपापकषा रिक्किरिंनों के अनुसार प्रति फासी	मेकर मासक प्रति फासी	कुल उपापकषा मासक रूय मेकर मासक	परिचासनमासक उपापकषा 20 %	प्रमासमिक उपापकषा 20 %	कुल मासक				सिरेसी	सीटीय		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10 + 11)	12 = (10 + 11)	13	14	15	सिरेसी	सीटीय
1	मैकार उलेक	2700	2700	108000	5400	113400	22680	22680	158760	31752	190512	70.56	100 %	0.00 %	70.56	42.34
2	उलेक - कपका मास	2430	2430	108000	5400	113400	22680	22680	158760	31752	190512	78.40	100 %	0.00 %	78.40	47.04
3	खासासन	1980	1980	108000	5400	113400	22680	22680	158760	31752	190512	96.22	100 %	0.00 %	96.22	57.73
4	मैर सो सिंर सोका (हाप सोका)	4000	4000	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	95.26	100 %	0.00 %	95.26	95.26
5	कोसिंर सोका	3600	3600	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	105.84	99.85 %	0.15 %	105.90	63.54
6	पेट्टिमिस्स कोक	3600	3600	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	105.84	100.00 %	0.00 %	105.84	105.84
7	सीह अयस्क, सीह अयस्क मुद्रिकास	5840	5840	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	65.24	100 %	0.00 %	65.24	65.24
8	केलेमाहट, बासाहट, कोपर, माहिन, सी मा और जिक, अयस्क	5840	5840	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	65.24	0 %	100.00 %	108.74	65.24
9	कुनापावर, डोपोमाहट, सिंकर, रने, रेत और अन्य समानशुष्क बल्क कार्गो	3240	3240	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	117.60	100 %	0.00 %	117.60	70.56
10	लिपम, अन्य अयस्क और खनिज	2610	2610	108000	5400	113400	22680	22680	158760	31752	190512	72.99	100 %	0.00 %	72.99	43.80

**पद्धति - 5****1 कि.मी. के भीतर****एनएसपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएसपी द्वारा सुविचारित एनएसपीटी में तट प्रहस्तन परिचासन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए यणना****शुष्क बल्क कार्गो - पद्धति 5 - कार्गो घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लाया जाता है तथा 1 कि.मी. के भीतर भंडारण बाई को परिवहन किया जाता है**

क्र.सं.	कार्गो बल्ल	उपापकषा मासक प्रति फासी रिक्किरिंनों के अनुसार (एन सी)	एनएसपीटी द्वारा सुविचारित उपापकषा प्रति फासी (एन सी)	परिचासन मासक						मार्किंग 20 %	कुल मासक मार्किंग महिय	एनएसपीटी द्वारा सुविचारित प्रति फास प्रशुल्क	सिरेसी और सीटीय मासकमास मा %		सीटीय रिक्किरिंनों के अनुसार एनएसपीटी द्वारा रिक्किरिंनों के अनुसार प्रशुल्क १.८८१	सीटीय
				उपापकषा रिक्किरिंनों के अनुसार प्रति फासी	मेकर मासक प्रति फासी	कुल उपापकषा मासक रूय मेकर मासक	परिचासनमासक उपापकषा 20 %	प्रमासमिक उपापकषा 20 %	कुल मासक				सिरेसी	सीटीय		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10 + 11)	12 = (10 + 11)	13	14	15	सिरेसी	सीटीय

1	कैलाश उल्का	2700	2700	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	164.64	100 %	0.00 %	164.64	98.78
2	उर्वरक - पक्का म्यान	2430	2430	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	182.93	100 %	0.00 %	182.93	109.76
3	खाद्यान्न	1980	1980	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	224.51	100 %	0.00 %	224.51	134.71
4	मैर को सिल कोयला (हाथ कोयला)	4000	4000	450000	22500	472500	94500	94500	661500	132300	793800	198.45	100 %	0.00 %	198.45	198.45
5	कोर्सिग कोयला	3600	3600	450000	22500	472500	94500	94500	661500	132300	793800	220.50	99.85 %	0.15 %	220.63	132.38
6	पेट्रोलियम कोय	3600	3600	450000	22500	472500	94500	94500	661500	132300	793800	220.50	100.00 %	0.00 %	220.50	220.50
7	नौह अर्धक, नौह अर्धक मुद्रिकाएँ	5840	5840	480000	24000	504000	100800	100800	705600	141120	846720	144.99	100 %	0.00 %	144.99	144.99
8	केलेमाट, सामाट, कोफ, माड्रि, मैसा और रिल, अर्धक	5840	5840	480000	24000	504000	100800	100800	705600	141120	846720	144.99	0 %	100.00 %	241.64	144.99
9	कुनपावर, रोमोमाट, सिंकेर, को, 1/2 और अन्य सामान्यक कागो	3240	3240	450000	22500	472500	94500	94500	661500	132300	793800	245.00	100 %	0.00 %	245.00	147.00
10	लिथम, अन्य अर्धक और खनिज	2610	2610	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	170.32	100 %	0.00 %	170.32	102.19

**पद्धति - 5****1 कि.मी. से बाहर****एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकट प्रभुत्व पर पहुंचने के लिए बणना****भुक्त बलक कार्गो - पद्धति 5 - कार्गो चाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा 1 कि.मी. से बाहर संभारण बार्ड को परिवहन किया जाता है**

क्र.सं.	कार्गो बल्ल	उत्पादका मालक प्रति पक्षी रिकार्डिंग के अनुसार (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादका प्रति पक्षी (टन में)	परिचालन लागत						मार्गिन @ 20 %	कुल लागत मार्गिन सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित प्रति पक्षी प्रभुत्व	बिरेकी और हटीय बालासाव का %		हटीय रिवाला कीति पर बिचार करने हुए टीएमपी द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा विचारित अप्रकट प्रभुत्व १.८५	हटीय
				उपकर विरासा लागत प्रति पक्षी	वेयर लागत प्रति पक्षी	कुल उपकर लागत एवं वेयर लागत	परिचालनात्मक उपरिपक्व @ 20 %	प्रभावित उपरिपक्व @ 20 %	कुल लागत				बिरेकी	हटीय		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	बिरेकी	हटीय
1	कैलाश उल्का	2700	2700	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	196.00	100 %	0.00 %	196.00	117.60
2	उर्वरक - पक्का म्यान	2430	2430	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	217.78	100 %	0.00 %	217.78	130.67
3	खाद्यान्न	1980	1980	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	267.27	100 %	0.00 %	267.27	160.36
4	मैर को सिल कोयला (हाथ कोयला)	4000	4000	510000	25500	535500	107100	107100	749700	149940	899640	224.91	100 %	0.00 %	224.91	224.91
5	कोर्सिग कोयला	3600	3600	510000	25500	535500	107100	107100	749700	149940	899640	249.90	99.85 %	0.15 %	250.05	150.03
6	पेट्रोलियम कोय	3600	3600	510000	25500	535500	107100	107100	749700	149940	899640	249.90	100.00 %	0.00 %	249.90	249.90
7	नौह अर्धक, नौह अर्धक मुद्रिकाएँ	5840	5840	564000	28200	592200	118440	118440	829080	165816	994896	170.36	100 %	0.00 %	170.36	170.36
8	केलेमाट, सामाट, कोफ, माड्रि, मैसा और रिल, अर्धक	5840	5840	564000	28200	592200	118440	118440	829080	165816	994896	170.36	0 %	100.00 %	283.93	170.36
9	कुनपावर, रोमोमाट, सिंकेर, को, 1/2 और अन्य सामान्यक कागो	3240	3240	510000	25500	535500	107100	107100	749700	149940	899640	277.67	100 %	0.00 %	277.67	166.60
10	लिथम, अन्य अर्धक और खनिज	2610	2610	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	202.76	100 %	0.00 %	202.76	121.66

**पद्धति - 6****1 कि.मी. के भीतर****एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकट प्रभुत्व पर पहुंचने के लिए बणना****भुक्त बलक कार्गो - पद्धति 6 - कार्गो संभारण बार्ड पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा 1 कि.मी. के भीतर बर्थ को परिवहन किया जाता है**

क्र.सं.	कार्गो बल्ल	उत्पादका मालक प्रति पक्षी रिकार्डिंग के अनुसार (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादका प्रति पक्षी (टन में)	परिचालन लागत						मार्गिन @ 20 %	कुल लागत मार्गिन सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित प्रति पक्षी प्रभुत्व	बिरेकी और हटीय बालासाव का %		हटीय रिवाला कीति पर बिचार करने हुए टीएमपी द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा विचारित अप्रकट प्रभुत्व १.८५	हटीय
				उपकर विरासा लागत प्रति पक्षी	वेयर लागत प्रति पक्षी	कुल उपकर लागत एवं वेयर लागत	परिचालनात्मक उपरिपक्व @ 20 %	प्रभावित उपरिपक्व @ 20 %	कुल लागत				बिरेकी	हटीय		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	बिरेकी	हटीय
1	कैलाश उल्का	2700	2700	213000	10650	223650	44730	44730	313110	62622	375732	139.16	100 %	0.00 %	139.16	83.50
2	उर्वरक - पक्का म्यान	2430	2430	213000	10650	223650	44730	44730	313110	62622	375732	154.62	100 %	0.00 %	154.62	92.77
3	खाद्यान्न	1980	1980	213000	10650	223650	44730	44730	313110	62622	375732	189.76	100 %	0.00 %	189.76	113.86
4	मैर को सिल कोयला (हाथ कोयला)	4000	4000	267000	13350	280350	56070	56070	392490	78408	470988	117.75	100 %	0.00 %	117.75	117.75
5	कोर्सिग कोयला	3600	3600	267000	13350	280350	56070	56070	392490	78408	470988	130.83	99.85 %	0.15 %	130.91	78.55
6	पेट्रोलियम कोय	3600	3600	267000	13350	280350	56070	56070	392490	78408	470988	130.83	100.00 %	0.00 %	130.83	130.83
7	नौह अर्धक, नौह अर्धक मुद्रिकाएँ	5840	5840	297000	14850	311850	62370	62370	436590	87318	523908	89.71	100 %	0.00 %	89.71	89.71
8	केलेमाट, सामाट, कोफ, माड्रि, मैसा और रिल, अर्धक	5840	5840	297000	14850	311850	62370	62370	436590	87318	523908	89.71	0 %	100.00 %	149.52	89.71
9	कुनपावर, रोमोमाट, सिंकेर, को, 1/2 और अन्य सामान्यक कागो	3240	3240	231000	11550	242550	48510	48510	339570	67914	407484	125.77	100 %	0.00 %	125.77	75.46
10	लिथम, अन्य अर्धक और खनिज	2610	2610	213000	10650	223650	44730	44730	313110	62622	375732	143.96	100 %	0.00 %	143.96	86.38

**पद्धति - 6****1 कि.मी. से बाहर****एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकट प्रभुत्व पर पहुंचने के लिए बणना****भुक्त बलक कार्गो - पद्धति 6 - कार्गो संभारण बार्ड पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा 1 कि.मी. के बाहर बर्थ को परिवहन किया जाता है**

क्र.सं.	कार्गो बल्ल	उत्पादका मालक प्रति पक्षी रिकार्डिंग के अनुसार (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादका प्रति पक्षी (टन में)	परिचालन लागत						मार्गिन @ 20 %	कुल लागत मार्गिन सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित प्रति पक्षी प्रभुत्व	बिरेकी और हटीय बालासाव का %		हटीय रिवाला कीति पर बिचार करने हुए टीएमपी द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा विचारित अप्रकट प्रभुत्व १.८५	हटीय
				उपकर विरासा लागत प्रति पक्षी	वेयर लागत प्रति पक्षी	कुल उपकर लागत एवं वेयर लागत	परिचालनात्मक उपरिपक्व @ 20 %	प्रभावित उपरिपक्व @ 20 %	कुल लागत				बिरेकी	हटीय		



1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10) (11)	12 = (10 + 11)	13	14	15	बिसेस	खरीद
1	विद्या उद्योग	2700	2700	26 1000	13050	274050	54810	54810	383670	76734	460404	170.52	100 %	0.00 %	170.52	102.31
2	उद्योग क. कर्मचारी	2430	2430	26 1000	13050	274050	54810	54810	383670	76734	460404	189.47	100 %	0.00 %	189.47	113.68
3	शासन	1980	1980	26 1000	13050	274050	54810	54810	383670	76734	460404	232.53	100 %	0.00 %	232.53	139.52
4	रंग से विंग से विंग (रंग से विंग)	4000	4000	32 7000	16350	343350	68670	68670	480690	96138	576828	144.21	100 %	0.00 %	144.21	144.21
5	विंग से विंग से विंग	3600	3600	32 7000	16350	343350	68670	68670	480690	96138	576828	160.23	99.85 %	0.15 %	160.33	96.20
6	विंग से विंग से विंग	3600	3600	32 7000	16350	343350	68670	68670	480690	96138	576828	160.23	100.00 %	0.00 %	160.23	160.23
7	विंग से विंग से विंग	5840	5840	38 1000	19050	400050	80010	80010	560070	112014	672084	115.08	100 %	0.00 %	115.08	115.08
8	विंग से विंग से विंग	5840	5840	38 1000	19050	400050	80010	80010	560070	112014	672084	115.08	0 %	100.00 %	191.80	115.08
9	विंग से विंग से विंग	3240	3240	29 1000	14550	305550	61110	61110	427770	85554	513324	158.43	100 %	0.00 %	158.43	95.06
10	विंग से विंग से विंग	2610	2610	26 1000	13050	274050	54810	54810	383670	76734	460404	176.40	100 %	0.00 %	176.40	105.84

एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए मगना ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	अर्थो मूल्य	उत्पादकता मापक प्रति प्रति मिलियनको के मिलुमाएर (हज मे)	हराएरनेटी हारा मुलामिनी उत्पादकता प्रति घण्टी (हज मे)	भूतिकासन काका								साविक ७ 20 %	मुन साविक १२ 20 %	एवाएरनेटी मुलामिनी अधिकतम मुलामिनी	मिरि की और उदीय कमाका वा		उदीय रिक्काव तीती प्र मिति मुन हज मिलुमाएर हारा भूतिकासन मार एवाएरनेटी हारा मिनामी कमसेट मुलामिनी ०.५५
				उपरकर डिवेराका प्रति घण्टी	वेयर काका प्रति घण्टी	मुन उपरकर काका एवं वेयर काका	परिकासनका उपरिकासन(४) 20 %	प्रभावीक उपरिकासन ७ 20 %	मुन साविक १० = (7+७)०	८ = 20 % *	९ = 20 % *				१० = (10 + 11)	११ = 20 % *	
1	वेग वामें	750	900	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	100.00 %	0.00 %	0.00	0.00	
2	उपडे वेग	1400	1680	15000	15000	3000	3000	21000	4200	25200	15.00	100.00 %	0.00 %	15.00	9.00		
3	लोड गके मी न - से हने और मेक	3400	4080	15000	15000	3000	3000	21000	4200	25200	6.18	0.34 %	99.66 %	10.27	6.16		
4	लोड गके मी न - काए, टकुये, उदे	790	840	15000	15000	3000	3000	21000	4200	25200	30.00	0.34 %	99.66 %	49.89	29.93		
5	मकरी के मुठ - बडीर	1200	1440	0	0	0	0	0	0	0	0.00	100.00 %	0.00 %	0.00	0.00		
6	डोगाद्व म औः काकाका	1000	1000	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	16.80	16.41 %	83.59 %	25.24	15.14		
7	फटेवर काकी	400	160	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	105.00	68.66 %	31.32 %	120.04	72.02		
8	फटेवर मरे हुए	2100	140	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	120.00	68.66 %	31.32 %	137.18	82.31		
9	परिखोजना काली	600	1000	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	28.00	0.34 %	99.66 %	46.56	27.94		
10	मली नी और मलीनी पुते	600	1000	10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	28.00	0.34 %	99.66 %	46.56	27.94		

एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकट प्रशुक्ल पर पहुंचने के लिए मगना पद्धति 2: कार्गो/कंटेनर बाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा परेडिती के परिधि अथवा विलोमतः भेजा जाता है

क्र.सं.	अर्थो मध्ये	उत्पादना भागक प्रति पाके विकसित की के अनुसार (रुप में)	हमपाकेटी घात प्रति पाके उत्पादना प्रति पाकी (रुप में)	परिचालन लागत							कार्बन ② 20 %	मुद्रा घात भागिन प्रति	हमपाकेटी घात प्रति पाके विकसित की के अनुसार (रुप में)	विदेशी और घटीय राजाजरा		वर्धन रिखात कीति पर विदेशी और घटीय मुद्रा के अनुसार	
				उत्पाक विकसित भागक प्रति पाकी	वेयर उपकरण प्रति पाकी	मुद्रा उपकरण भागक प्रति वेयर लागत	परिचालनाभाक उपकरण-मुद्रा 20 %	प्रशासिक उपकरण-मुद्रा ② 20 %	मुद्रा लागत	9 = 10 = 20 % * (7+8+9)				11 = 12 = 20 % * (10 + 11)	विदेशी	घटीय	विदेशी
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 10 = 20 % * (7+8+9)	11 = 12 = 20 % * (10 + 11)	13	14	15	विदेशी	घटीय			
1	वेग वारो	750	900	0	15000	15000	3000	3000	21000	4200	25200	28.00	100.00 %	0.00 %	28.00	16.80	
2	उपकरण वेग	1400	1680	0	0	0	0	0	0	0	0.00	100.00 %	0.00 %	0.00	0.00		
3	मोटर पम्प मीटर - से इले और स्टैंड	3400	4080	20000	2000	22000	4400	4400	30800	6160	36960	9.06	0.34 %	99.66 %	15.06	9.04	
4	मोटर पम्प मीटर - पावर, ट्यूब, स्टैंड	700	840	11200	1120	12320	2464	2464	17248	3450	20698	24.64	0.34 %	99.66 %	40.99	24.59	
5	प्रकसी के मुं. बजोर	1200	1440	64000	6400	70400	14080	14080	98560	19712	118272	82.13	100.00 %	0.00 %	82.13	49.28	
6	शेरादम और भाजाका	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0.00	0.00	16.41 %	83.59 %	0.00	0.00	0.00	
7	फटेयर काशी	400	160	19211	1921	21132	4226	4226	29584	5917	35501	221.88	68.68 %	31.32 %	253.66	152.19	
8	फटेयर मर हुल	2100	140	35274	3527	38801	7760	7760	54321	10864	65185	465.61	68.68 %	31.32 %	532.29	319.37	
9	परिखेजना काली	600	15000	1500	16500	3300	3300	3300	23100	4620	27720	46.20	0.34 %	99.66 %	76.83	46.10	
10	मसली मी और मसली मसुं	600	15000	1500	16500	3300	3300	3300	23100	4620	27720	46.20	0.34 %	99.66 %	76.83	46.10	

एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रष्ट प्रसुक्त पर पढुने के लिए गणना पढति 3: कार्गो/कंटेनर टुक पर उतारा जाता है और पत्तन परिसर के भीतर अवस्था विमोमत: मंढारण यार्ड को परिवहन किया जाता है

प्रति मी.ट./रु.)

[illegible]

5	लकड़ी के लट्टे - कटोर	1200	1440	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100.00	0.00	0.00	0.00
6	पेनाइट्स और कारकाम	1000	1000	121000	12100	133100	26620	26620	186340	37268	223608	223.61	16.41	83.59	335.93	201.56
7	कटेनर खासी	400	160	134422	13442	147865	29573	29573	207011	41402	248413	1552.58	68.68	31.32	1774.91	1064.95
8	कटेनर लॉड ट्रक	2100	140	166549	16655	193204	36641	36641	256486	51297	307783	2198.45	68.68	31.32	2513.27	1507.96
9	परिचालन कार्या		600	69600	6960	76560	15312	15312	107184	21437	128621	214.37	0.34	99.66	356.48	213.89
10	मशीनरी और मशीनरी पुर्जे		600	69600	6960	76560	15312	15312	107184	21437	128621	214.37	0.34	99.66	356.48	213.89

## पद्धति - 4

एनएमपीटी द्वारा तथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा सुविचारित एनएमपीटी में वट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना

पद्धति 4: कार्गो/कंटेनर घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा पल्लन परिसर के भीतर अबका बिलोमत: मंडारण यार्ड को परिचालन किया जाता है

ब्रेक बल्क कार्गो

(प्रति मी.ट./घ.)

क्र.सं.	कार्गो समूह	उत्पादकता मानक प्रति पाली विमानिकों के अनुसार (टन में)	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता प्रति पाली (टन में)	परिचालन लागत						मार्किंग @ 20 %	कुल लागत मार्किंग सहित	एनएमपीटी द्वारा सुविचारित अधिकतम प्रशुल्क	विदेशी और वट्टीय यातायात का %		वट्टीय रिचार्ज नीति पर विचार करते हुए टीएएमपी द्वारा सुविचारित और एनएमपीटी द्वारा निर्धारित अपक्रंट प्रशुल्क रु./टन	
				उपस्कर किराया लागत प्रति पाली	सेवर लागत प्रति पाली	कुल उपस्कर लागत एवं सेवर लागत	परिचालनात्मक उपरिचय @ 20 %	प्रशासनिक उपरिचय @ 20 %	कुल लागत				विदेशी	वट्टीय	विदेशी	वट्टीय
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	विदेशी	वट्टीय
1	बैग कार्गो	750	900	50400	5040	55440	11088	11088	77616	15523	93139	103.49	100.00	0.00	103.49	62.09
2	जम्बी बैग	1400	1680	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100.00	0.00	0.00	0.00
3	लोड एवं स्टील - कोइलें और स्लेब	3400	4080	194000	19400	213400	42680	42680	298760	59752	358512	87.87	0.34	99.66	146.12	87.67
4	लोड एवं स्टील - पाइप, ट्यूबें, लैंगे	700	840	100900	10090	110990	22198	22198	155386	31077	186463	221.98	0.34	99.66	369.14	221.48
5	लकड़ी के लट्टे - कटोर	1200	1440	185600	18560	204160	40832	40832	285824	57165	342989	238.19	100.00	0.00	238.19	142.91
6	पेनाइट्स और माखन	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.41	83.59	0.00	0.00
7	कटेनर खासी	400	160	153634	15363	168997	33799	33799	236595	47319	283914	1774.46	68.68	31.32	2028.57	1217.14
8	कटेनर लॉड ट्रक	2100	140	201823	20182	222006	44401	44401	310808	62162	372970	2664.07	68.68	31.32	3045.57	1827.34
9	परियोजना कार्गो		600	92000	9200	101200	20240	20240	141680	28336	170016	283.36	0.34	99.66	471.21	282.73
10	मशीनरी और मशीनरी पुर्जे		600	92000	9200	101200	20240	20240	141680	28336	170016	283.36	0.34	99.66	471.21	282.73

अनुबंध - VI

## कार्गो की रेलवे सार्वाई/उत्तराई

रेलवे बैगनों पर कार्गो सार्वाई तथा उत्तराई के लिए अपक्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना

क. शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	घटक	उपस्कर	टनधार प्रति रैक (उत्पादकता)	पे लोडर स्टेक खर्ड एवं रेलवे सार्वाई	किराया प्रचार प्रति पाली	टिप्पर की सं.	किराया प्रचार प्रति पाली	कुल उपस्कर लागत	सेवर प्रचार उपस्कर प्रचारों के 5 प्रतिशत की दर से	कुल लागत	परिचालन ओएस @ कुल लागत का 20 %	प्रशासनिक ओएस @ कुल लागत का 20 %	कुल परिचालन लागत	मार्किंग @ कुल परिचालन लागत का 20 %	कुल लागत	वट्ट प्रहस्तन दर प्रति टन रु. में
<b>घाट के भीतर रेलवे सार्वाई</b>																
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	पेनोडर एचएम2021- 5 टन मंडारण सार्वाई-3 पर, बैगन-3 और टिप्पर-6 पर सार्वाई के लिए पे लोडर	3800	6	16500	6	6000	135000	6750	141750	28350	28350	198450	39690	238140	<b>62.67</b>
<b>मानावर मार्किंग यार्ड से रेलवे सार्वाई</b>																
2	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	पेनोडर एचएम2021- 5 टन मंडारण सार्वाई-3 पर, बैगन-3 और टिप्पर-10 पर सार्वाई के लिए पे लोडर	3800	6	16500	10	6000	159000	7950	166950	33390	33390	233730	46746	280476	<b>73.81</b>

ख. ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	घटक	उपस्कर	टनधार प्रति रैक (उत्पादकता)	मंडारण यार्ड @ रु. 1 घं. प्रति टन	बैगन सार्वाई @ रु. 4 घं. प्रति टन	ट्रकों की सं.	किराया प्रचार प्रति पाली	कुल प्रचार	परिचालन ओएस @ कुल लागत का 20 %	प्रशासनिक ओएस @ कुल लागत का 20 %	कुल परिचालन लागत	मार्किंग @ कुल परिचालन लागत का 20 %	कुल लागत	वट्ट प्रहस्तन दर प्रति टन रु. में
<b>रेलवे सार्वाई घाट के भीतर</b>														
1	बैग कार्गो	ट्रकों की सं. -10	2200	33000	105600	10	8000	218600	43720	43720	306040	61208	367248	<b>166.93</b>

पालाम्बर थर्मलिंग साई में रेलवे साइडिंग														
2	वेग कार्गो	ट्रकों की सं.-15	2200	33000	105600	15	8000	258600	51720	51720	362040	72408	434448	19748

**रेलवे कार्गो की लदाई/उतराई**  
**रेलवे वैगनों पर कार्गो लदाई तथा उतराई के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना**

**ब्रेक बल्क कार्गो**

क्र.सं.	घटक	उपस्कर	टीईए प्रति रैक (उपराबन्धा)	फैरों की सं.	रीच स्टेकर प्रकार प्रति फैर	ट्रेलरों की सं.	कुल उपस्कर लागत	लेबर प्रभार @ उपस्कर प्रभारों का 10 %	कुल लागत	परिचालन ओएच @ कुल लागत का 20 %	प्रभावन ओएच @ कुल लागत का 20 %	कुल परिचालन लागत	मासिक @ कुल परिचालन लागत का 20 %	कुल लागत	तट प्रहस्तन दर प्रति टीईए रु. में	
घाट के भीतर रेलवे साइडिंग																
1	कंटेनर (बार्ली) 20' तक	रीच स्टेकर - 1 मंजाराण याई में और 1 रेलवे लदाई प्वाइंट पर, 40 टन ट्रेलर-6	80	2	120.07	6	8000	48240.14	4824.01	53064.15	10612.83	10612.83	74289.82	14857.96	89147.78	1114.35
	कंटेनर (लदा हुआ) 20' तक	रीच स्टेकर - 1 मंजाराण याई में और 1 रेलवे लदाई प्वाइंट पर, 40 टन ट्रेलर-6	80	2	251.96	6	8000	48503.92	4850.39	53354.31	10670.86	10670.86	74696.04	14939.21	89635.24	1120.44
पालास्वर मार्गलिंग याई में रेलवे साइडिंग																
2	कंटेनर (बार्ली) 20' तक	रीच स्टेकर - 1 मंजाराण याई में और 1 रेलवे लदाई प्वाइंट पर, 40 टन ट्रेलर-8	80	2	120.07	8	8000	64240.14	6424.01	70664.15	14132.83	14132.83	98929.82	19785.96	118715.78	1483.95
	कंटेनर (लदा हुआ) 20' तक	रीच स्टेकर - 1 मंजाराण याई में और 1 रेलवे लदाई प्वाइंट पर, 40 टन ट्रेलर-8	80	2	251.96	8	8000	64503.92	6450.39	70954.31	14190.86	14190.86	99336.04	19867.21	119203.24	1480.04
40' और 40' तथा 40' से अधिक के कंटेनर के लिए दर 20' के लिए ऊपर निर्धारित दर का 1.5 गुना और 3 गुना होगा																

**अनुबंध - VII**

**न्यू मंगलूर पत्तन न्यास**  
**स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क**  
**दरमान**

**अध्याय - I**

**परिभाषाएं और सामान्य शर्तें**

**(I). परिभाषाएं :**

- (i). **“तटीय पोत”** का अर्थ जहाजरानी महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). **“विदेशगामी पोत”** का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii). **“स्टीवडोरिंग”** में पत्तन में पोत के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- (iv). **“तट प्रहस्तन”** में हुक प्वाइंट को/से कार्गो की प्राप्ति तथा व्यवस्था करना, घाट से स्टेक यार्ड तथा विलोमत : अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/पर कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है।

- (v). “स्टीवडोर और तट प्रहस्तन एजेंट” एक प्राधिकृत एजेंट होता है जिसे पत्तन में पोतों के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज, हुक प्वाइंट को/से कार्गो की प्राप्ति तथा व्यवस्था करना, घाट से स्टेक यार्ड तथा विलोमत : अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/पर कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए “स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन लाइसेंस” जारी किया गया हो।
- (vi). **तट प्रहस्तन एजेंट** हुक प्वाइंट को/से कार्गो की प्राप्ति तथा व्यवस्था करना, घाट से स्टेक यार्ड तथा विलोमत : अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/पर कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए प्राधिकृत एजेंट है।
- (II). **सामान्य शर्तें :**
- (i). पोत की हैसियत, जैसी सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेशक द्वारा प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।
- (ii). **पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
- (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (क). ‘विश्वव्यापी तथा तटीय’ परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचएससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमत : तटीय दरें लागू की जाएंगी :
- (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ii). तटीय चालन में \* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- \*केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है।
- (ख). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (v). यह प्रशुल्क बीओटी/बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र के लिए कोई अन्य व्यवस्था जो 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित होती है, के लिए लागू नहीं है।
- (vi). यह प्रशुल्क सम्पूर्ण पत्तन के लिए एकसमान रूप से लागू है जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा किए जाते हैं।
- (vii). (क). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।  
(ख). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वे ऐसा चाहें तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट दे सकता है।  
(ग). प्राधिकृत एजेंट, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमानों में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होंगी चाहिए।  
(घ). तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित होने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों में आगे होने वाले किन्हीं बदलावों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

- (viii). प्राधिकृत एजेंट अपने द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही प्रभार वसूल करेगा। लेबर की कल्पित बुकिंग नहीं होगी और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति होगी।
- (ix). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाना है जोकि अधिसूचित नहीं है/सूची में शामिल नहीं है, तो पत्तन उस कार्गो को कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा प्रहस्तन की कार्यपद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत करे।
- (x). अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो टीएएमपी अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाना जारी रहेगा।
- (xi). प्रशुल्क अधिकतम सीमाएं 1 जनवरी 2017 और प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं का ऐसा स्वतः : समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिकतम सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेंगी।
- (xii). अर्जित किए जाने वाले कार्यनिष्पादन मानदंड विदेशी तथा तटीय दोनों कार्गो के प्रहस्तन के लिए समान रहेंगे।
- (xiii). प्रशुल्क निर्यात तथा आयात के लिए कार्गो प्रहस्तन हेतु हैं। यदि प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो तटीय होता है तो निर्धारित तटीय प्रभार लागू होंगे।
- (xiv). (क). उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक वाणिज्यिक परिचालन की तारीख (सीओडी) से, प्रशुल्क को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अपफ्रंट प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के पैरा 2.10 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः : ही संशोधित किया जाएगा जोकि सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
- (ख). तथापि, परिचालक कार्यनिष्पादन मानकों पर अनुबंध में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए हकदार है।
- (ग). इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गोवार औसत कार्यनिष्पादन मानक के ब्योरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रूख करेगा।
- (घ). महापत्तन न्यास परामर्शदाता नियुक्त करते हुए परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने के लिए दावाकृत कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का पता लगायेगा यदि एक माह के समय में अपेक्षित हो।
- (ङ). परिचालक को महापत्तन द्वारा यह लिखित पुष्टि किए जाने पर 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है कि उसने अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए हैं।
- (क). यदि महापत्तन न्यास पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.9 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क वसूल करना जारी रखेगा।
- (xv). सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद अगले महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर महापत्तन न्यास तथा टीएएमपी को वार्षिक रिपोर्टें प्रस्तुत करेंगे। टीएएमपी द्वारा कोई अन्य सूचना मांगे जाने पर वह समय-समय पर प्रेषित की जाएगी।
- (xvi). टीएएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएएमपी किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से कुछ आंकड़ों/सूचना प्रकाशित नहीं किए जाने के अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होंगे। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशित किए जाने पर उसके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा। इस संबंध में टीएएमपी का निर्णय अंतिम होगा।
- (xvii). विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाएंगे। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे, यदि बोली प्रक्रिया होती है।
- (xviii). परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन पत्तन तथा टीएएमपी दोनों द्वारा तिमाही आधार पर अनुवीक्षण किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में किसी कमी की स्थिति में, पत्तन/लाइसेंसी द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर पत्तन कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xix). यदि किसी उपयोक्ता को टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत होती है तो वह टीएएमपी को अभ्यावेदन देगा, उसके बाद अभ्यावेदन की जांच की जाएगी तथा संबद्ध महापत्तन न्यास को अपने निष्कर्ष दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- (xx). सकल भार अथवा मात्रा द्वारा माप अथवा किसी वैयक्तिक मद की क्षमता की गणना में, 0.50 दशमलव तक को 0.50 इकाई और 0.50 और अधिक दशमलव को एक इकाई माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (xxi). उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उचित स्तरों से अधिक विलंब के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xxii). आदेश सं. टीएएमपी/4/2004—सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 और 15 मार्च 2005 द्वारा एमओएस द्वारा और इस प्राधिकरण द्वारा जारी तटीय नीति निदेश के अनुसार —
- (क). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला से इतर, पीओएस (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुकूल प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण और जलयान तट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जाएंगी।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, समेकित बॉक्स दर पर रियायत लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, वहां रियायत जलयान तट स्थानांतरण तथा घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होगी।
- (जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी नीति निदेश में कोई बदलाव किया जाता है, तो इस बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)

## अध्याय - II

## स्टीवडोरिंग प्रभार

## 2.1. शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग रु. में			
		ग्रेब के साथ		जलयान ग्रेब के साथ अथवा ग्रेब के बिना	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	सभी उर्वरक जो प्रसंस्करण के बिना सीधे इस्तेमाल किए जा सकते हैं – एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट	87.74	52.64	45.74	27.44
2	तैयार उर्वरकों के उत्पादन के लिए इस्तेमाल की जाने वाला उर्वरक कच्चा माल – सल्फर, रॉक फास्फेट	92.82	55.69	50.82	30.49
3	खाद्यान्न – चावल, गेहूँ, मक्का, अन्य खाद्यान्न, सेरेल्स, सभी प्रकार की दालें, मटर, बल्गर गेहूँ, कॉर्न सोया ब्लेंड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी या क्यूब थोक में, कैटल फीड/एनिमल फीड, बोन और बोन मील, ऑयल केक्स, फूडर, कोपरा केक, सभी प्रकार के ऑयल एक्स्ट्रैक्शन्स	104.37	62.62	62.37	37.42
4	गैर कोकिंग कोयला – ताप कोयला	115.36	115.36	73.36	73.36
5	कोकिंग कोयला (क). ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले जैसे : कलसाइन्ड पेट्रोलियम कोक, कोक/चारकोल, धातुकर्म कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल।	123.58	74.15	81.56	48.93
	(ख). पेट्रोलियम कोक	123.51	123.51	81.51	81.51
6	लोह अयस्क, फाइन्स एवं लम्स, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क (क). लौह अयस्क, फाइन्स और लम्स, लौह अयस्क गुट्टिकाएं आदि	92.24	92.24	50.24	50.24
	(ख). बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	153.74	92.24	83.74	50.24
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, विलंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो जैसे : नदी रेत, स्टोन डस्ट, फ्लाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, इलमैनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलक्सिंग सामग्री, चाक, रॉक रेत	80.12	48.07	38.12	22.87
8	जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज लोह अयस्क से इतर अयस्क, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क, और बेन्टोनाइट से इतर खनिज जैसे : मैंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकोन, सिलिकोन मैंगनीज, हाई कार्बन फेरोक्रोम, जिप्सम, क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित, मेगनेसाइट, ग्रेफाइट, सिलिकोन कार्बाइड, म्यूलाइट, बेरीटज, फेल्डस्पार आदि	89.32	53.59	47.32	28.39

## 2.2. ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो	स्टीवडोरिंग प्रभार प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	बैग कार्गो विभिन्न वजनों (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गो जो मैन्युअल तरीके से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : काजू गिरी, काजू दाना, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूँ और अन्य खाद्यान्न, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब, सोडा एश	122.97	73.78
2	जम्बो बैग विभिन्न वजनों (0.5, 1.0, 1.5 मी.ट.) के बैगों में सभी कार्गो जो केवल बैगों को रिलिंगों हुक करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं और इनमें शामिल हैं जैसे : बॉक्सों, डिब्बों, बेरेल्स, ड्रमों में कार्गो अथवा रोल	82.37	49.42

	शामिल है जैसे : बॉक्सों में वुड पल्प, प्रसंस्कृत लकड़ी जैसे बोर्ड, पोल्स प्लाइवुड, न्यूज प्रिंट, तेल – पशु अथवा वनस्पति बेरेल्स में, रबड़ – कच्चा, रबड़ – उत्पादित, सिंथेटिक रेजिन, पेपर, पेपर उत्पाद और न्यूज प्रिंट अस्फाल्ट और बेरेल्स में बिटुमेन आदि।		
3	लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब भिन्न-भिन्न वजनों तथा आयामों के सभी लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं।	99.18	59.51
4	लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, प्लेटें : सभी लौह तथा स्टील पाइप, ट्यूबें, विभिन्न वजनों तथा आयामों की प्लेटें : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं जैसे : लौह तथा स्टील सामान, अल्यूमीनियम उत्पाद, अल्यूमिना बिलेट्स, स्टील पाइप, अल्यूमीनियम इन्गोट्स, एसबेस्टोस, आदि।	373.97	224.38
5	लकड़ी के लट्टे – कठोर भिन्न-भिन्न लम्बाई और भारी वजन के लकड़ी के लट्टे; सामान्यतः : 1.5 मी.ट. प्रति पीस से अधिक होते हैं।	119.70	71.82
6	ग्रेनाइट और मारबल्स सभी आयामों के ग्रेनाइट ब्लॉक्स सामान्यतः : 3.0 से 40.0 मी.ट. प्रति ब्लॉक के बीच और भिन्न-भिन्न भार के मारबल्स जैसे : ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक्स एवं मारबल्स, पत्थर – स्कल्पचरल, एनग्रेड स्लैब, ड्रैस्ड आदि	201.19	120.72
7	खाली कंटेनर	20' तक	238.24
		20' से अधिक और 40' तक	357.37
		40' से अधिक	476.48
8	लदे हुए कंटेनर	20' तक	272.28
		20' से अधिक और 40' तक	408.42
		40' से अधिक	544.46
9	परियोजना कार्गो विशिष्ट परियोजनाओं के लिए कार्गो, प्रायः : ओओजी विशिष्टता वाले और विशेष साधनों के माध्यम से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, रेलवे कोच तथा वैगन। सभी प्रकार के परियोजना कार्गो जिनमें अति आयामीय परेषण आदि शामिल हैं।	189.59	113.75
10	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे  सभी प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पाद जो विभिन्न वजन तथा आयामों के होते हैं जैसे : मशीनरी तथा पुर्जे, मशीनरी पुर्जे, मिलिट्री सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा भंडार, टैंक और टैंक पुर्जे, हथियार, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपकरण/मशीनरी।	198.90	119.34

### अनुसूची 2.1 और 2.2 के लिए टिप्पणियां

- ऊपर दिए गए स्टीवडोरिंग प्रभार जलयान बोर्ड क्रनों/उपस्करों का इस्तेमाल करते हुए जलयान होल्ड से घाट अथवा विलोमत : कार्गो के स्थानांतरण के लिए हैं और स्टीवडोरिंग परिचालन करने के लिए शिपिंग कम्पनी अथवा इसके एजेंट से स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालकों द्वारा प्रभारित किया जाता है।
- यदि हारबर मोबाइल क्रन तैनात की जाती है, एनएमपीटी दरमानों में विनिर्दिष्ट दर पर प्रति टन किराया प्रभार अतिरिक्त होगा। हारबर मोबाइल क्रन के लिए किराया प्रभार में ग्रेब शामिल है और इसलिए “ग्रेब के बिना” के लिए स्टीवडोरिंग प्रभार शुष्क बल्क कार्गो के लिए लागू होगा।
- स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट को स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गैंग की सेवा लेनी होती है और कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार पत्तन को प्रति टन लेवी की अदायगी करनी होगी।
- सांविधिक करार के अनुसार कामगारों को भुगतान किए जाने वाले कोई प्रोत्साहन पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी स्थिति हो, को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट द्वारा भुगतान किए जाते हैं।
- विनिर्दिष्ट प्रभार समेकित दर है और स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए निष्पादित किए जाने के लिए अपेक्षित सभी गतिविधियां शामिल हैं जिसमें कार्गो प्रहस्तन के लिए जलयान हैचों के भीतर उपस्कर की तैनाती जैसे सफाई, लेवलिंग आदि शामिल हैं और अन्य कोई प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।

## अध्याय - III

## तट प्रहस्तन प्रभार

## 3.1. शुष्क बल्क कार्गो

क्र. सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)									
		पद्धति 1		पद्धति 2				पद्धति 3			
		विदेशी	तटीय	1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे		1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे	
				विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक सभी उर्वरक जो प्रसंस्करण के बिना सीधे इस्तेमाल किए जा सकते हैं जैसे एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट आदि	26.46	15.88	94.08	56.45	125.44	75.26	120.54	72.32	151.90	91.14
2	उर्वरक – कच्चा – माल सभी उर्वरक जो तैयार उर्वरकों के उत्पादन के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं जैसे सल्फर, रॉक फास्फेट आदि	26.46	15.88	104.53	62.72	139.38	83.63	130.99	78.60	165.84	99.50
3	खाद्यान्न – सभी प्रकार के खाद्यान्न, सेरेल्स, सभी प्रकार की दालें, मटर, बलार गेहूँ, कॉर्न सोया ब्लेंड, सभी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी या क्यूब थोक में, कैंटल फीड/एनिमल फीड, बोन और बोन मील, ऑयल केक्स, फूडर, कोपरा केक, सभी प्रकार के ऑयल एक्स्ट्रैक्शन्स, आदि	26.46	15.88	128.29	76.97	171.05	102.63	154.75	92.85	197.51	118.51
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) ताप कोयला	26.46	26.46	103.19	103.19	129.65	129.65	129.65	129.65	156.11	156.11
5	कोकिंग कोयला (क). ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले और पेट्रोलियम कोक जैसे : कोक/चारकोल, धातुकर्म कोक, कोकिंग कोयला, सभी प्रकार के कोक और सभी प्रकार के चारकोल आदि।	26.48	15.89	114.73	68.84	144.15	86.49	141.21	84.72	170.62	102.37
	(ख). पेट्रोलियम कोक	26.46	26.46	114.66	114.66	144.06	144.06	141.12	141.12	170.52	170.52
6	लोह अयस्क, लोह अयस्क गुट्टिकाएँ, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	26.46	26.46	79.74	79.74	105.12	105.12	106.20	106.20	131.58	131.58
	(क). लोह अयस्क; फाइनस और लम्स, लोह अयस्क गुट्टिकाएँ आदि	44.10	26.46	132.90	79.74	175.19	105.12	177.00	106.20	219.29	131.58
7	(ख). बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि										
	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो सभी प्रकार के अल्यूमिना रीवर रेत, स्टोन डस्ट, फ्लाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, इलमेनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलक्सिंग सामग्री, चाक, रॉक रेत आदि	26.46	15.88	127.40	76.44	160.07	96.04	153.86	92.32	186.53	111.92



क्र. सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)									
		पद्धति 1		पद्धति 2				पद्धति 3			
				1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे		1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
8	जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज लौह अयस्क से इतर अयस्क, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क, और बेन्टोनाइट से इतर खनिज जैसे : मैंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकोन, सिलिकोन मैंगनीज, हाइ कार्बन फेरोक्रोम, जिप्सम, क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित, मैंगनेसाइट, ग्रेफाइट, सिलिकोन कार्बाइड, म्यूलाइट, बेरीटज, फेल्डस्पार आदि	26.46	15.88	97.32	58.39	129.77	77.86	123.78	74.27	156.23	93.74

क्र. सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)									
		पद्धति 4		पद्धति 5				पद्धति 6			
				1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे		1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	तैयार उर्वरक समी उर्वरक जो प्रसंस्करण के बिना सीधे इस्तेमाल किए जा सकते हैं जैसे एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी, एनपीके, अमोनियम नाइट्रेट आदि	70.56	42.34	164.64	98.78	196.00	117.60	139.16	83.50	170.52	102.31
2	उर्वरक – कच्चा – माल समी उर्वरक जो तैयार उर्वरकों के उत्पादन के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं जैसे सल्फर, रॉक फास्फेट आदि	78.40	47.04	182.93	109.76	217.78	130.67	154.62	92.77	189.47	113.68
3	खाद्यान्न – समी प्रकार के खाद्यान्न, सेरेल्स, समी प्रकार की दालें, मटर, बल्गर गेहूं, कॉर्न सोया ब्लेंड, समी प्रकार के बीज, तिलहन, चीनी, कैंडी या क्यूब थोक में, कैटल फीड/एनिमल फीड, बोन और बोन मील, ऑयल केक्स, फूडर, कोपरा केक, समी प्रकार के ऑयल एक्स्ट्रैक्शन्स, आदि	96.22	57.73	224.51	134.71	267.27	160.36	189.76	113.86	232.53	139.52
4	गैर कोकिंग कोयला (ताप कोयला) ताप कोयला	95.26	95.26	198.45	198.45	224.91	224.91	117.75	117.75	144.21	144.21
5	कोकिंग कोयला (क). ताप कोयला से इतर समी प्रकार के कोयले और पेट्रोलियम कोक जैसे : कोक/चारकोल, धातुकर्म कोक, कोकिंग कोयला, समी प्रकार के कोक और समी प्रकार के चारकोल आदि।	105.90	63.54	220.63	132.38	250.05	150.03	130.91	78.55	160.33	96.20
	(ख). पेट्रोलियम कोक	105.84	105.84	220.50	220.50	249.90	249.90	130.83	130.83	160.23	160.23
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	65.24	65.24	144.99	144.99	170.36	170.36	89.71	89.71	115.08	115.08

क्र. सं.	कार्गो	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)									
		पद्धति 4		पद्धति 5				पद्धति 6			
				1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे		1 कि.मी. के भीतर		1 कि.मी. से परे	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	(क). लौह अयस्क; फाइन्स और लम्प्स, लौह अयस्क गुडिटकाएं आदि										
	(ख). बेन्टोनाइट, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा और जिंक अयस्क आदि	108.74	65.24	241.64	144.99	283.93	170.36	149.52	89.71	191.80	115.08
7	चूनापत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, क्ले, रेत और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो सभी प्रकार के अल्यूमिना रीवर रेत, स्टोन डस्ट, फ्लाई एश, ब्लास्ट फरनेस स्लेग, डोलोमाइट चिप्स, इलमेनाइट रेत, मिल स्केल, अन्य फलकिसंग सामग्री, चाक, रॉक रेत आदि	117.60	70.56	245.00	147.00	277.67	166.60	125.77	75.46	158.43	95.06
8	जिप्सम और अन्य अयस्क तथा खनिज लौह अयस्क से इतर अयस्क, बाक्साइट, कॉपर सांद्रित, सीसा तथा जिंक अयस्क, और बेन्टोनाइट से इतर खनिज जैसे : मैंगनीज अयस्क, चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, फेरो सिलिकोन, सिलिकोन मैंगनीज, हाई कार्बन फेरोक्रोम, जिप्सम, क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित, मैंगनेसाइट, ग्रेफाइट, सिलिकोन कार्बाइड, म्यूलाइट, बेरीटज, फेल्डस्पार आदि	72.99	43.80	170.32	102.19	202.76	121.66	143.96	86.38	176.40	105.84

### 3.2. ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	घटक	तट प्रहस्तन प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)							
		पद्धति 1		पद्धति 2		पद्धति 3		पद्धति 4	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	बैग कार्गो विभिन्न वजनों (25, 50, 60 कि.ग्रा. आदि) के बैगों में सभी कार्गो जो मैन्युअल तरीके से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : काजू गिरी, काजू दाना, इमली बीज, सीमेंट, चावल, गेहूँ और अन्य खाद्यान्न, नमक, चीनी, कैंडी अथवा क्यूब, सोडा एश आदि।	-	-	28.00	16.80	-	-	103.49	62.09
2	जम्बो बैग विभिन्न वजनों (0.5, 1.0, 1.5 मी.ट.) के बैगों में सभी कार्गो जो केवल बैगों को स्लिंगों हुक करते हुए प्रहस्तित किए जाते हैं; और इनमें शामिल हैं — बॉक्सों, डिब्बों, बेरेल्स, ड्रमों में कार्गो अथवा रोल शामिल है जैसे : बॉक्सों में वुड पल्प, प्रसंस्कृत लकड़ी जैसे बोर्ड, पोल्स प्लाइवुड, न्यूज प्रिंट, तेल — पशु अथवा वनस्पति बेरेल्स में, रबड़ —	15.00	9.00	-	-	73.59	44.15	-	-

क्र.सं.	घटक	तट प्रहस्तन प्रसार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)							
		पद्धति 1		पद्धति 2		पद्धति 3		पद्धति 4	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
	कच्चा, रबड़ — उत्पादित, सिंथेटिक रेजिन, पेपर, पेपर उत्पाद और न्यूज प्रिंट अस्फाल्ट और बेरेल्स में बिटुमेन आदि।								
3	लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब भिन्न-भिन्न वजनों तथा आयामों के सभी लौह तथा स्टील कोइलें और स्लैब : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं।	10.27	6.16	15.06	9.04	131.06	78.64	146.12	87.67
4	लौह तथा स्टील पाइप, टयूबें, प्लेटें : सभी लौह तथा स्टील पाइप, टयूबें, विभिन्न वजनों तथा आयामों की प्लेटें : सभी धातु उत्पाद और इसी प्रकृति के एसबेस्टोस शामिल हैं जैसे : लौह तथा स्टील सामान, अल्युमीनियम उत्पाद, अल्युमिना बिलेट्स, स्टील पाइप, अल्युमीनियम इनगोट्स, एसबेस्टोस, आदि।	49.89	29.93	40.98	24.59	328.17	196.90	369.14	221.48
5	लकड़ी के लट्टे — कठोर भिन्न-भिन्न लम्बाई और भारी वनज के लकड़ी के लट्टे; सामान्यतः : 1.5 मी.ट. प्रति पीस से अधिक होते हैं।	-	-	82.13	49.28	-	-	238.19	142.91
6	ग्रेनाइट और मारबल्स सभी आयामों के ग्रेनाइट ब्लॉक्स सामान्यतः : 3.0 से 40.0 मी.ट. प्रति ब्लॉक के बीच और भिन्न-भिन्न भार के मारबल्स जैसे : ग्रेनाइट, ग्रेनाइट ब्लॉक्स एवं मारबल्स, पत्थर — स्कल्पचरल, एनग्रेव्ड स्लैब, ड्रेस्ड आदि	25.24	15.14	-	-	335.93	201.56	-	-
7	खाली कंटेनर								
	20' तक	120.04	72.02	253.66	152.20	1774.91	1064.95	2028.58	1217.14
	20' से अधिक और 40' तक	180.05	108.03	380.50	228.30	2662.37	1597.42	3042.86	1825.71
8	लदे हुए कंटेनर								
	20' तक	137.18	82.31	532.30	319.38	2513.27	1507.96	3045.57	1827.34
	20' से अधिक और 40' तक	205.78	123.47	798.45	479.07	3769.90	2261.94	4568.35	2741.01
9	40' से अधिक	274.37	164.62	1064.60	638.76	5026.53	3015.92	6091.13	3654.68
	परियोजना कार्गो विशिष्ट परियोजनाओं के लिए कार्गो, प्रायः : ओओजी विशिष्टता वाले और विशेष साधनों के माध्यम से प्रहस्तित किए जाते हैं जैसे : परियोजना सामग्री, परियोजना उपस्कर, रेलवे कोच तथा वैगन। सभी प्रकार के परियोजना कार्गो जिनमें अति आयामीय परेषण आदि शामिल हैं।	46.56	27.94	76.83	46.10	356.48	213.89	471.21	282.73
	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्जे सभी प्रकार की मशीनरी और मशीनरी उत्पाद जो विभिन्न वजन तथा आयामों के होते हैं जैसे : मशीनरी तथा पुर्जे, मशीनरी पुर्जे, मिलिट्री सामान, हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा भंडार, टैंक और टैंक पुर्जे, हथियार, आयुध, विस्फोटक, रक्षा भंडार और रक्षा उपकरण/मशीनरी।	46.56	27.94	76.83	46.10	356.48	213.89	471.21	282.73

**3.3. रेलवे वैगनों पर कार्गो की लदाई/उतराई के लिए प्रभार**

क्र.सं.	घटक		प्रहस्तन प्रभार प्रति टन अथवा उसका भाग (रु. में)	
			घाट के भीतर रेलवे साइडिंग	पानाम्बर मार्शलिंग यार्ड पर रेलवे साइडिंग
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो		62.67	73.81
2	बैग कार्गो		166.93	197.48
3	खाली कंटेनर	20' तक	1114.35	1483.95
		20' से अधिक और 40' तक	1671.53	2225.93
		40' से अधिक	2228.70	2967.90
4	लदे हुए कंटेनर	20' तक	1120.44	1490.04
		20' से अधिक और 40' तक	1680.66	2235.06
		40' से अधिक	2240.88	2980.08

**अनुसूची 3.1, 3.2 और 3.3 के लिए टिप्पणियां**

1. तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उपर्युक्त पद्धतियों का विवरण नीचे दिया गया है :

**शुष्क बल्क कार्गो के लिए :**

पद्धति	प्रहस्तन पद्धतियों के बारे
1	कार्गो परेपिती के परिसर को सीधी डिलीवरी के लिए ट्रक पर उतारा जाता है (होपर से)
2	कार्गो ट्रक पर (बिना होपर के) उतारा जाता है और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है
3	कार्गो होपर के माध्यम से ट्रक पर उतारा जाता है और भंडारण के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया जाता है
4	कार्गो घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा परेपिती परिसर भेजा जाता है
5	कार्गो घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाता है
6	निर्यात : कार्गो भंडारण यार्ड में उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा बर्थ को परिवहन किया जाता है।

**ब्रेक बल्क कार्गो के लिए :**

पद्धति	प्रहस्तन पद्धतियों के बारे
1	कार्गो/कंटेनर परेपिती परिसर अथवा विलोमत : सीधे डिलीवरी के लिए ट्रक पर लादा जाता है
2	कार्गो/कंटेनर घाट पर उतारा जाता है और ट्रकों पर लादा जाता है तथा परेपिती परिसर अथवा विलोमत : भेजा जाता है
3	कार्गो/कंटेनर ट्रक पर लादा जाता है और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमत : भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाता है।
4	कार्गो/कंटेनर घाट पर लादा जाता है तथा ट्रकों पर लादा जाता है तथा पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमत : भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाता है

- (i). निर्धारित प्रभार सम्पूर्ण तट प्रहस्तन गतिविधियों के लिए हैं जिनमें हुक पर कार्गो की प्राप्ति, घाट पर प्रहस्तन, भंडारण प्वाइंट को परिवहन, भंडारण, आयात कार्गो के लिए परेपिती को कार्गो की डिलीवरी शामिल है। विपरीत चक्र निर्यात कार्गो के लिए होगा।
- (ii). रेलवे साइडिंग में कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार में ट्रिमिंग, क्वरिंग आदि सहित स्टेक यार्ड में कार्गो/कंटेनर की लदाई, परिवहन तथा ट्रकों/टिप्पर/ट्रेलरों से उतराई और रेलवे वैगनों पर लदाई तथा विलोमत : शामिल है।

- (iii). विनिर्दिष्ट प्रभार समेकित दर है और अन्य प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।
- (iv). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट को तट प्रहस्तन परिचालन के लिए पत्तन समेकित लेबर गैंग की सेवा लेनी होती है और कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए प्रचलित दरमान के अनुसार पत्तन को प्रति टन लेवी की अदायगी करनी होगी।
- (v). सांविधिक करार के अनुसार पत्तन कामगारों को भुगतान किए जाने वाले कोई प्रोत्साहन पत्तन अथवा कामगार, जैसी भी स्थिति हो, को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट द्वारा भुगतान किए जाते हैं।

**अनुबंध – VIII****कार्यनिष्पादन मानक****क. शुष्क बल्क कार्गो :**

100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए अर्जित होने वाले शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक एमओएस द्वारा पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अधीन प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/97/2016-एनएमपीटी दिनांक 21 जुलाई 2017 द्वारा अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानक रूप में होंगे।

**ख. ब्रेक बल्क कार्गो :**

क्र.सं.	कार्गो	कार्यनिष्पादन मानक
1	बैग कार्गो	900 टन
2	जम्बो बैग	1680 टन
3	लोह तथा स्टील – कोइलें और स्लेब	4080 टन
4	लोह तथा स्टील – पाइप, ट्यूबें, प्लेटें	840 टन
5	लकड़ी कठोर	1440 टन
6	ग्रेनाइट और मारबल्स	1000 टन
7	कंटेनर खाली	160 टीईयू
8	कंटेनर लदे हुए	140 टीईयू
9	परियोजना कार्गो	600 टन
10	मशीनरी तथा मशीनरी पुर्ज	600 टन

क और ख के लिए टिप्पणी – विनिर्दिष्ट मानदंड स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन दोनों के लिए लागू हैं।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 27th March, 2018

**No. TAMP/69/2016-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at NMPT under the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, 2016, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/69/2016-NMPT**

**New Mangalore Port Trust**

...

**Applicant****QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)  
(ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 19<sup>th</sup> day of March 2018)

This case relates to the proposal dated 15 November 2016 received from New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation at NMPT under the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, 2016.

2. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. Subsequently, the MOS vide its letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 07 October 2016 read with 17 October 2016 has issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Ports as a Policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The said Guidelines have been notified by this Authority under Gazette No. 407 dated 15 November 2016 and intimated to all the Major Port Trusts on 21 November 2016.

3. In pursuance of the said Guidelines, the NMPT has, vide its letter dated 15 November 2016 filed a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at NMPT. The main points made by the NMPT in its proposal dated 15 November 2016 are summarised below:

- (i). As on date, the port has 15 operational berths, the details of which are given in the table below.

**Details of the cargo berths at NMPT**

Sl. No.	Berth	Length in metres	Depth in metres	Cargo handled
1	Berth No. 1	125	7.0	Break bulk
2	Berth No. 2	198	10.5	Break bulk
3	Berth No. 3	198	10.3	Break bulk
4	Berth No. 4	198	9.5	Break bulk/ Liquid ammonia/ Phos. acid
5	Berth No. 5	198	9.5	Break bulk/ Cement/ Edible oil
6	Berth No. 6	198	9.5	Break bulk
7	Berth No. 7	198	9.5	Break bulk
8	Berth No. 8	300	12.5	Iron ore (Mech) (KIOCL)
9	Berth No. 9	330	10.5	POL/ LPG
10	Berth No. 10	320	14.0	Crude/ POL
11	Berth No. 11	320	14.0	Crude/ POL
12	Berth No. 12	320	12.5	POL/ Chemicals
13	Berth No. 13	350	14.0	Liquid cargo
14	Berth No. 14	350	14.0	Multipurpose
15	Berth No. 15	350	14.0	Coal (UPCL)

- (ii). The port handled a total traffic of 35.58 million tonnes during the year 2015-16. The details of the cargo handled during this year and previous four years is given in the table below:

**Cargo Traffic through the Port (in million tons)**

Commodity	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
POL, Crude & Product	22.245	24.301	24.647	22.972	23.931
Iron ore	3.036	2.616	3.123	1.555	0.506
Fert. Finished	0.804	0.519	0.454	0.649	0.732
Fert. Raw Material	0.021	0.017	0.050	0.055	0.079
Coal Thermal	1.390	2.553	2.928	2.726	3.319
Coal Coking	2.632	4.358	5.420	5.452	3.050
Container	0.645	0.692	0.747	0.921	1.105
Container (In 1000 TEUs)	(45)	(48)	(50)	(63)	(76)
Others	2.168	1.980	1.996	2.236	2.860
Total	32.941	37.036	39.365	36.566	35.582

- (iii). (a) The above table indicates that the crude and POL traffic more or less has remained the same over the five years period. The iron ore traffic and fertilizer has been declining; but the coal traffic is steadily increasing. There is appreciable growth in container traffic.
- (b) The crude, POL and Product are handled at berth numbers 9, 10, 11, 12 and 13. The iron ore is handled at berth number 8 by KIOCL. Though this berth number 8 is dedicated berth for handling iron ore by KIOCL, the berth is used by the port to handle dry bulk cargo such as coal, fertilizer, minerals, lime stone etc.
- (c) The fertilizer and coal are handled at berth number 14. The berth number 15 is given to private operator UPCL to handle coal meant for their thermal power plant. The break bulk cargo and containers are handled at berth numbers 1 to 4 and 6 and 7. Berth number 5 is a dedicated berth for cement handling and for liquid cargo such as edible oil through pipeline connection to the tank.
- (d) The above scenario indicates that the requirement for stevedores exist only for those cargo which are handled at berth numbers 1 to 4, 6, 7, 8 and 14. The bulk cargo handled at berth number 8 will continue only up to the period the berth is privatised to handle containers.
- (iv). Cargo Handling:
- (a) Leaving the POL and other liquid cargo, the dry bulk cargo is the predominant cargo. In the Guidelines issued by the Ministry, the dry bulk cargo has been categorised under 12 major groups. Accordingly, the dry bulk cargo handled by the Port are segregated as per this grouping and presented in the below table. It gives the details of only those cargo handled by the Port and does not contain the cargo handled by the Private operator. As such these cargoes were handled at the berths 1 to 4, 6, 7, 8 and 14 normally.

**(b) Dry Bulk Cargo handled during 2013-16**

(in tonnes)

Sl. No.	Cargo	2013-14	2014-15	2015-16	Handled at berth numbers
1	Finished Fertilizer	4,54,286	6,49,272	7,32,476	2,3,4,6,7,8, 14
2	Fertilizer Raw Material	49,663	82,360	79,320	2,3,7,14
3	Food grains	FG 1,17,250	Maize 6600	Cattle feed 10,000 Wheat 27,000	2,3,4
4	Non Coking Coal Thermal	--	--	--	--
5	Coking coal	54,20,386	54,51,942	30,50,198	2,3,6,7,8,14
6	Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper concentrate, Zinc ore	IOF 16,57,552 GYP 2,46,320 Bent. 40,275	IOF 8,19,530 IOF (JSW) 1,55,995 IOL 82500 GYP 3,40,872 Bent. 41,764 Bauxite 84,100	IOF 1,28,940 GYP 3,30,178 Bent. 60,000 Latrite 17,664	2,3,6,7,,8,14
7	Shredded scrap	--	--	--	--
8	Heavy Melting Scrap (HMS)	--	--	--	--
9	Other ores and minerals	--	--	--	--
10	Lime stone, Dolomite, Clinker, Clay, sand and other	LS 55,110 Soda Ash	LS 27,500 Soda Ash	Soda Ash 7629	1,2,3,8

	similar dry bulk	3250	2859		
11	Salt	--	--	--	--
12	Aluminium pig iron ingots and similar dry bulk cargo	--	--	--	--
	<b>Total</b>	<b>80,44,092</b>	<b>77,36,016</b>	<b>44,43,405</b>	

(c) The table above indicates that the Port handles only 7 cargo groups out of the 12 cargo groups given in the Guide Lines. Of them, the coking coal constitutes the major percentage followed by iron ore fines and other minerals.

(d) The break bulk cargo handled by the Port is very small in the range of a million tons. The details of the type and quantity of the break bulk cargoes handled during the past three years is given in the table below:

Break Bulk Cargo handled during 2013-16

Sl. No.	Cargo	2013-14	2014-15	2015-16	Handled at berth numbers
1	Bagged Cargo	--	--	--	--
2	Jumbo Bags	--	--	--	--
3	Iron & Steel Coils and Slabs	--	--	--	--
4	Iron & Steel Pipes, Tubes, Plates		14,960		1,2,3,4,6,7,14
5	Timber logs soft	--	--	--	--
6	Timber logs hard	3,19,733	68,366	5139	3,6,7,14
7	Granites and Marbles	13,224	10,528	1,44,391	1,2,3,4,6,8,14
8	Container Empty				
9	Container Laden	7,47,197*	9,21,132*	11,05,153*	1,2,3,4,6,7,14
10	Project Cargo	--	--	--	--
11	Motor Vehicles other than RO RO	--	--	--	--
12	Machinery and Machine parts	30,338	Machinery 14,295 Build. Matl 2150	64,399	1,2,3,4,6,7,,14
	<b>Total</b>	<b>11,10,492</b>	<b>10,31,401</b>	<b>13,19,082</b>	

(e) The table above indicates that the predominant break bulk cargoes are containers, timber, granites and machinery parts. The method of handling of both the dry bulk and break bulk cargo need to be studied in order to ascertain the type of handling equipment used the place and type of storage used for the storage of various cargoes.

(v) **Cargo handling methods adopted:**

(a). **Dry Bulk Cargo handling**

(i). **Fertilizer and FRM and food grains:**

The fertilizer or the fertilizer raw material or the food grains are unloaded from the ships by three different means. One is the use of the ship crane, the second one is the use of the Port owned 64 Ton capacity Harbour Mobile Crane (HMC) at berth numbers 2, 3, 4, 6, and 7. The third one is the handling at berth number 14 using the private HMC of 100 ton capacity. The cargo unloaded is loaded onto the tipper directly for transporting it to the storage yard/shed. A pay loader is used for loading the cargo which gets spilled or at times the cargo is also dumped on the wharf for loading on to the tippers subsequently with the use of the pay loader.

All these three cargoes are stored in closed sheds which are situated about 600 m from the berths. All of them are at a distance less than a km from the berths. At the sheds, poclain of 20 ton capacity is used both for loading the trucks coming to take delivery of the cargo, as well as for stacking the cargo.

(ii). **Coking Coal:**

The coking coal is unloaded from the ship at berth number 14 using 100 ton HMC which belonged to private operators. Major quantity of coal is handled at this berth. Balance quantity is handled at berth numbers, 2, 3, 6 and 7 using either 64 ton HMC or ship cranes. The coal is moved to the open storage yard which is more than one km. The coal is handled at the storage yard by 40 ton pay loader.



(iii). Iron ore fines and other ores:

The handling of these cargoes is similar to the handling method adopted for handling fertilizer.

(iv). Lime stone, dolomite and other similar cargoes:

The handling of these cargoes is similar to the handling method adopted for coking coal.

## (v). To sum up, the following are the methods adopted

Ship to shore handling by 64 ton HMC,

**Handling methods for bulk cargo**

Sl. No.	Cargo group (as in GL)	Ship to shore	On the wharf	Wharf to storage	At storage yard / shed
1	1, 2, 3	64 ton HMC	20 ton pay loader	20 ton tippers	20 ton poclain
2	1, 2, 3	100 ton HMC	20 ton pay loader	20 ton tippers	20 ton poclain
3	5, 6, 10	64 ton HMC	20 ton pay loader	20 ton tippers	40 ton poclain
4	5, 6, 10	100 ton HMC	20 ton pay loader	25 ton tippers	40 ton poclain

(b). **Break Bulk Cargo handling**

There are only very few break bulk cargo handled at the port. Leaving the containers, the Port handles Iron and Steel, Timber, Granite and some Machinery Parts.

(i). Containers:

The containers are handled in conventional method. Either 64 ton HMC or ship crane is used for ship to shore operation. The movement of containers from the wharf to the stack yard is carried out by reach stacker and FLT as the yard is close to the wharf. The receipt and delivery operation at the yard is also done by the reach stacker or FLT.

(ii). Iron and Steel, Machinery parts:

These cargoes are unloaded using the ship crane and moved to the storage yard using tractor trailers of 20 ton capacity. The delivery of the cargo and unloading and stacking are all done by 12 ton capacity mobile crane. The storage yard is very close to the berths.

(iii). Granite and timber:

The handling is similar to the iron and steel cargo. The only difference is that the storage yard is far away and the distance is more than a km.

The handling methods adopted for handling break bulk cargo is summarised below:

**Handling methods for break bulk cargo**

Sl. No.	Cargo group (as in GL)	Ship to shore	On the wharf	Wharf to storage	At storage yard/shed
1	3,4,12	Ship cranes		20 ton tractor trailer	12 ton mobile crane
2	6, 7	Ship cranes		20 mobile crane	12/20 ton mobile crane
3	9	Ship cranes, 64 ton HMC		40 ton tractor trailer	Reach stacker, FLT

## (vi). Cargo handling productivity:

- (a). The cargo handling productivity expressed in terms of tonnage handled per shift per gang or hook can vary widely with reference to the variations in the factors contributing to the productivity. The Guidelines provides the normative values for the productivity for the bulk cargo handling as well as for break bulk cargo handling. However the Ministry has also issued 'Berthing policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016, wherein the procedure for calculation of productivity for dry bulk cargo alone has been prescribed. It has not dealt with such procedures for Break Bulk Cargo handling. Hence the productivity norms prescribed in the stevedoring Guidelines for Break Bulk Cargo will be followed in toto. In respect of the Dry Bulk Cargo it may not be possible to adopt the values that would be arrived at by following the procedures prescribed in the berthing policy. The reason is that the productivity values are to be calculated commodity wise, berth wise, ship type wise. As such there are as many values as there are variables. It may not be possible to prescribe tariff items with all these variations. Hence it is proposed to adopt the normative values prescribed in the stevedoring Guidelines for the bulk cargo also and improving it wherever possible.

## (b). Productivity realised and proposed:

The berth day productivity realised by the port vary with reference to the type of equipment used in the loading and unloading operation of the cargo between the ship and the shore. It also varies with the type of cargo handled, the major variation being between the bulk and break bulk. The productivity achieved during the year 2015-16 for the bulk and break bulk cargoes are analysed and given below.

## (i). Bulk cargo handling:

- (a). At berth numbers 1 to 4, 6 to 8 and 14, ship cranes with grab attachments are used for handling the bulk cargoes. Besides at berth numbers 1 to 4, 6 and 7, the HMC of 64 ton capacity is also used. The productivity achieved during the year 2015-16 is given in the tables below:

**Productivity of bulk cargo handling using ship grab**

Cargo	Tonnage handled at Berth number in tons per gang per shift								
	1	2	3	4	6	7	8	14E	14W
Fertiliser	--	903	---	---	---	407	1205	---	---
FRM	--	---	---	---	---	927	---	735	3356
Food grains	--	---	709	---	---	---	---	---	---
Non coking coal	--	---	---	---	---	1400	1780	2006	1666
Coking coal	--	---	---	---	1469	1132	1799	1586	1367
Iron ore fines, bentonite, gypsum etc.	--	---	---	---	1184	1477	1605	1568	1389
Lime stones	--	---	---	---	---	---	1480	---	---

**Productivity of bulk cargo handling using HMCs**

Cargo	Tonnage handled at Berth number in tons per gang per shift								
	1	2	3	4	6	7	8	14E	14W
Fertiliser	---	1702	1880	2500	2043	---	-	---	3144
FRM	---	2225	---	---	---	1919	-	---	2750
Food grains	---	---	2500	---	---	---	-	---	---
Non coking coal	---	---	---	---	---	3071	-	3150	4395
Coking coal	---	---	2460	---	2290	2843	-	---	3416
Iron ore fines, bentonite, gypsum etc.	---	---	---	---	---	2892	-	---	4675
Lime stones	---	---	---	---	---	---	-	---	---

The above two tables give the productivity achieved by the port for the cargoes handled separately for handling with the use of ship cranes and HMCs.

- (b). The productivity calculated as per the procedure laid down in the Berthing Policy is given in the table below:

**Productivity of bulk cargo handling as per Berthing Policy**

Sl. No.	Commodity	100 ton MHC			64 ton MHC			Ship Crane		
		Panama x	Supermax	Handyma x	Panama x	Supermax	Handymax	Panama x	Supermax	Handyma x
1	Thermal Coal	4790	4590	4496	2395	2295	2248	1347	1291	1265
2	Coking Coal	4790	4590	4496	2395	2295	2248	1347	1291	1265
3	Pet Coke	4959	4752	4655	2479	2376	2328	1395	1337	1309
4	Met Coke	4564	4374	4285	2282	2187	2142	1284	1230	1205
5	Urea	4508	4320	4232	2254	2160	2116	1268	1215	1190
6	DAP	4508	4320	4232	2254	2160	2116	1268	1215	1190
7	MOP	3874	3713	3637	3099	2970	2909	1743	1671	1637
8	Sulphur	3944	3780	3703	3155	3024	2962	1775	1701	1666
9	Gypsum	5071	4860	4761	4057	3888	3809	2282	2187	2142
10	Limestone	5353	5130	5025	4282	4104	4020	2409	2309	2261
11	Bentonite	5409	5184	5078	2705	2592	2539	1521	1458	1428
12	Rock Phosphate	4508	4320	4232	3606	3456	3385	2029	1944	1904
13	Fertilizer	4508	4320	4232	2254	2160	2116	1268	1215	1190
14	Iron Ore Fines	9157	8775	8596	7325	7020	6877	3296	3159	3095
15	Food Grain	3381	3240	3174	1690	1620	1587	951	911	893

- (c). The Guidelines also give the normative values for the bulk cargo handling for various commodities. The table as given in the Guidelines is reproduced below.

Productivity norms prescribed in the Guidelines for bulk cargo:

Cargo Group No.	Cargo	Norm in tons per hook per shift	Average no. of hooks per shift
1	Finished fertiliser	900	3
2	Fertiliser Raw Material (FRM)	810	3
3	Food grains	660	3
4	Non Coking coal (Thermal coal)	1000	4
5	Coking coal	900	4
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper concentrate, lead and zinc ore	1460	4
7	Shredded scrap	700	3
8	Heavy Melting Scrap (HMS)	360	3
9	Other ores and minerals	870	3
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar dry bulk cargo	1080	3
11	Salt	1000	4
12	Aluminium and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	1120	3

- (d). The norms given above are for handling the bulk cargo using the ship crane with grab attachment. However the Guidelines have not specified any norms for handling the bulk cargo with the use of HMC with different capacity.
- (e). The use of HMCs is more prevalent now in number of major ports. In the last few years, while fixing the tariff for the use of HMCs in cargo handling, TAMP has come out with certain norms to be adopted for the productivity of the HMCs. For the HMCs of 100 ton capacity the norm adopted is 12,500 tons per HMC per day. In the case of Kandla Port, the norm adopted for 60 ton HMC is 10,000 tons per day. Converting these aspects, the norms proposed to be adopted for 60 ton (in NMPT it is 64 ton) and 100 ton HMCs are 3400 and 4200 tons respectively.
- (ii). Break bulk cargo handling:
- (a). The break bulk is handled at berth numbers 1, 2, 3, 6, 7, 8, 14E and 14W. Out of the 12 cargo groups only 4 cargo groups are handled excluding containers. Besides, there could be possibility of iron and steel cargo coming in the near future. Hence it is proposed to consider the iron and steel cargo also which come under group number 3 and 4 of the Guidelines. The productivity achieved during the year 2015-16 for these 4 cargo groups which are handled now are given below in the table

**Productivity of break bulk cargo handling**

Cargo	Productivity in tons per hook per shift at the berth								
	1	2	3	4	6	7	8	14E	14W
Bagged cargo	---	356	108	---	---	---	---	---	---
Timber hard	---	---	---	---	326	---	---	---	---
Granites	2837	940	---	---	---	---	---	624	---
Machineries	690	---	1166	---	901	1202	128	---	764

- (b). Productivity norms prescribed in the Guidelines for break bulk cargo is as follows:

Cargo group no.	Cargo	Productivity norm in tons per hook peer shift
1	Bagged cargo	330
2	Jumbo bags	560
3	Iron and steel-coils and slabs	1360
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	280
5	Timber soft	320
6	Timber hard	480
7	Granites and marbles	500
8	Containers empty	200
9	Containers laden	1050
10	Project cargo	The cargoes are non-homogeneous and they come in different size, shape and weight. Tariff to be prescribed on per shift basis based on the productivity achieved by any of the ports in handling such cargo. The cost shall be worked out for handling these cargoes for a shift.
11	Motor vehicles other than RORO	
12	Machinery and machinery parts	

- (c). The productivity norms prescribed for bagged cargo is 330 tons per hook per shift. This compares well with the value of 356 tons achieved at berth number 2. Hence the productivity values prescribed in the Guidelines will be adopted as such with certain changes where it has become necessary.

(vii). Determination of capital and operating cost for stevedoring

(a). Capital cost:

The Guidelines prescribes that there is no capital cost involved in the stevedoring operation as there is no investment in the infrastructure. The investment made for deployment of cargo handling equipment is to be reckoned in the form of equipment hire cost. Hence there is no capital cost considered.

(b). Operating cost:

As per the Guidelines, the operating cost is to be assessed under the following four categories.

- (i). Equipment hire cost
- (ii). Labour cost
- (iii). Operational overheads
- (iv). Administrative overheads

The operating cost is worked out separately for bulk cargo and break bulk cargo handling.

(c). Bulk cargo handling:

- (i). There are only 7 groups of bulk cargo handled by the port at present. The method of handling and the equipment used had already been discussed. The equipment that will be considered for calculation of hire charges will be on the basis of the Guidelines and the hire charges for these equipments are given in the table below:

**Hire charges for equipment**

Cargo	Hire charges for equipments required for STS including the ship board equipment (in ₹ / shift)			
	With Ship crane	With 64 ton HMC	With 100 ton HMC	Remarks
Fertilizer	40250	179444	223034	The details are furnished
FRM	40250	179444	223034	

Food grains	40250	179444	223034	in the working sheet
Non coking coal	40250	179444	223034	
Coking coal	40250	179444	223034	
Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Gypsum, Bauxite etc.	40250	179444	223034	
Limestone, Dolomite etc.	40250	179444	223034	

(ii). Labour cost:

- (a). The Guidelines provides the norms for the deployment of labour for various types of cargo. The norms prescribed are reproduced below.

**Norms prescribed for labour in the Guidelines**

Group No.	Cargo	Norms for manpower requirement				
		Tindal per shift	Signalman per hook	Mazdoor per hook	Operator per equipment	No. of hooks per shift
1	Finished fertilizer	0	1	0	1	3
2	FRM	0	1	0	1	3
3	Food grains	0	1	0	1	3
4	Non coking coal	0	1	0	1	4
5	Coking coal	0	1	0	1	4
6	Iron ore, pellets, Bentonite, Bauxite, Gypsum etc.	0	1	0	1	4
7	Shredded scrap	0	1	0	1	3
8	Heavy Melting Scrap	0	1	0	1	3
9	Other ores and minerals	0	1	0	1	3
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand etc.	0	1	0	1	3
11	Salt	0	1	0	1	4
12	Alumina and pig iron ingots etc.	0		0	1	3

The manpower cost for handling various bulk cargoes is to be worked out for the number and type of manpower prescribed in the norms. The cost of the labour of different category is on the basis of the cost prevailing now which includes the basic cost and the allowance and the piece rate and other earnings through incentives is to be accounted.

- (b). However, the practice followed at NMPT is to recover the cost of the labour in the form of per ton levy. This levy is as per the rate approved by TAMP and notified in the SOR. Further, the labour deployed at the port for the on board stevedoring work and on shore handling work is a composite gang comprising of different categories. The type of labour and the number to be deployed are arrived at as per the settlement entered into with the labour unions under Clause 12 (3) of Industrial Dispute Act, 1947.

In order to comply with the ground realities prevailing at NMPT, it is proposed to adopt the per ton cost of the labour into the upfront tariff calculations. As such, there will not be any cost accounted in this calculation towards labour. Thus to the rate ultimately arrived without the inclusion of the labour cost component, the notified labour cost prevailing now will be added and the final rate will be arrived at.

- (c). However, in this process, per ton cost cannot be added fully for the calculation of the stevedoring cost, as per tonne levy is based on deployment of the entire labour gang on both on board and on shore. Hence this per tonne labour cost has to be apportioned between the stevedoring and shore handling activities. Considering the gang composition and the categories and number of labours deployed in each category, it is proposed to

apportion the total labour cost equally between the stevedoring and shore handling activities.

- (d). Further, per ton labour cost has been given for various commodities in the SOR. There are in total 44 categories listed in the SOR, of which 13 are break bulk cargo and the rest 31 are bulk cargoes. These commodities are grouped under the 12 groups each given in the Guidelines for the bulk and break bulk cargoes. While carrying out this exercise it is found that the number of commodities coming under each group varied from 1 to 5. For handling of each of the commodity, the labour cost is found different. Hence it is proposed to take the average value of the per ton cost of the commodities coming under each group of the cargo classification given in the Guidelines. Following this approach, per tonne cost of the labour had been worked out.

(iii). **Operational overheads cost:**

The Guidelines prescribes that the operational overheads be calculated as 20% of the sums of the cost of the equipment hire and the labour cost. Accordingly this cost has been worked out.

(iv). **Administrative overheads cost:**

For this also, the Guidelines prescribes that this cost be calculated as 20% of the sums of the cost of equipment hire and the labour cost. This value has been calculated accordingly.

(v). **Total operating cost:**

The total operating cost is the sum of the above four costs.

(d). **Break bulk cargo handling:**

The operating cost for the break bulk cargo handling has been calculated on the same way as done for the bulk cargo handling. However in this case, the cargo is handled only by the use of the ship cranes and hence costs had been worked out only for handling various break bulk cargo with the use of the ship cranes.

(viii). **Stevedoring cost:**

(a). **Bulk cargo handling:**

- (i). The stevedoring cost for the handling of various cargoes is to be arrived at as the sum of the total operating cost and the margin costs. The values are calculated for various bulk cargos and provided in the table below. The values in the table are for providing the service per shift.

**Stevedoring cost for bulk cargo handling using ship crane.**

Group No.	Cargo	Total cost including margin excluding labour in ₹	Productivity in tons per shift	Cost per ton excluding labour in ₹	Labour cost per ton in ₹	Total cost per ton per shift in ₹
1	Fertilizer	67620	900	75	52	127
2	FRM	67620	810	83	50	133
3	Food grains	67620	660	102	39	141
4	Non coking coal	67620	1000	68	28	96
5	Coking coal	67620	900	75	39	114
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Gypsum, Bauxite etc.	67620	1460	46	41	87
10	Limestone,, Dolomite etc.	67620	1080	63	38	101

- (ii). The same procedure is adopted for calculation of the stevedoring cost for handling the above bulk cargo with the use of port 64 ton HMC and 100 ton HMC. The values are given below:

**Stevedoring cost for bulk cargo handling using HMC**

Cargo group	Cargo	Stevedoring cost per ton with the use of 64 ton HMC	Stevedoring cost per ton with the use of 100 ton HMC
1	Fertilizer	97	98
2	FRM	106	107
3	Food grains	97	98
4	Non coking coal	94	95
5	Coking coal	96	97
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Gypsum, Bauxite etc.	94	95
10	Limestone,, Dolomite etc.	95	95

- (iii). The stevedoring cost arrived at for the bulk cargo handling with the use of HMCs and given in the table above are based on the performance norms discussed earlier, i.e., 3400 tons and 4200 tons per shift respectively for the 64 tons and 100 tons HMCs respectively. Further, the hire charge values available in the SOR for these cranes were adopted to arrive at the equipment hire cost.

- (b). Break bulk cargo handling:

The stevedoring cost for the handling of various break bulk cargoes is to be arrived at as the sum of the total operating cost and the margin costs as done for the bulk cargoes. The values are calculated for various break bulk cargoes and provided in the table below. The values in the table are for providing the service per shift. Further, these values are for the operation carried out with the use of ship cranes only. It is presumed that the HMCs are not deployed for handling the break bulk cargo.

**Stevedoring cost for break bulk cargo handling**

Gro up No.	Cargo	Total cost including margin excluding labour in ₹	Productivity in tons per shift	Cost per ton excluding labour in ₹	Labour cost per ton in ₹	Total cost per ton per shift in ₹
1	Bagged cargo	1008	300	3.4	39	43
2	Iron and steel coils and slabs	20238	1360	14.9	111	126
3	Iron and steel pipes, tubes plates	20238	400	50.8	111	162
4	Timber hard	3360	480	7.0	111	118
5	Granites	21000	500	42.0	39	81
6	Machineries	8400	900	9.0	126	135

- (ix). **Shore handling operation:**

The procedure followed for determination of the stevedoring cost will be followed for the calculation of the shore handling cost.

- (a). **Capital cost:**

The Guidelines prescribes that there is no capital cost involved in the cargo handling operation also as there is no investment in the infrastructure. The investment made for deployment of cargo handling equipment is to be reckoned in the form of equipment hire cost. Hence there is no capital cost considered.

- (b). **Operating cost:**

As per the Guidelines, the operating cost is to be assessed under the following four categories.

- (1). Equipment hire cost
- (2). Labour cost

- (3). Operational overheads
- (4). Administrative overheads

The operating cost is worked out separately for bulk cargo and break bulk cargo handling.

(i). **Bulk cargo handling:**

(a). Equipment hire cost:

The equipment hire cost is calculated only for the 7 groups of bulk cargo considered for the stevedoring operation. The method of handling and the equipment used had already been discussed. The equipment that will be considered for calculation of hire charges will be on the basis of the Guidelines and the hire charges for these equipments are given in the table below for the bulk cargo handling on shore.

**Equipment hire cost for bulk cargo handling**

Group No.	Cargo	Equipment hire cost
1	Fertilizer	71897
2	FRM	70549
3	Food grains	75989
4	Non coking coal	77478
5	Coking coal	75572
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Gypsum, Bauxite etc.	86244
7	Limestone, Dolomite etc.	79002

(b). Labour cost:

The NIT award does not cover the labour deployed in shore handling operations. In the absence of it the Guidelines has stipulated that the labour cost is to be taken as 5% of the equipment hire cost for the dry bulk cargo handling and for the break bulk cargo handling, 10% is to be considered.

As indicated earlier, the Port supplies the labour for cargo handling work as a composite gang to carry out work on board and on shore. It was also indicated earlier the method of calculation of the labour cost taking into consideration the ground realities prevailing at the port. It was also indicated that the total labour cost thus calculated will be apportioned between the stevedoring and shore handling operation equally. Hence the labour cost that will be accounted in the shore handling operation will be the same as that accounted for stevedoring operation.

(c). Overhead costs:

The Guidelines specifies 20% of the sum of the equipment hire and labour costs for the operational overheads and the same for the administrative overheads. The values had been calculated as specified.

(d). Operating cost:

The operating cost had been calculated as per the Guidelines.

(e). Shore handling cost (Stevedoring with ship cranes):

The shore handling cost is arrived at as a sum of the operating cost determined earlier and the margin. The margin is 20% of the operating cost as per the Guidelines. The calculated values for the shore handling operation following the above procedures are given in the table below. These values are the scenario when the Stevedoring operation is carried out with the ship cranes.



**Shore handling cost for bulk cargo handling**

Gr. No.	Cargo	Total cost including margin excluding labour in ₹	Productivity in tons per shift	Cost per ton excluding labour in ₹	Labour cost per ton in ₹	Total cost per ton per shift in ₹
1	Fertilizer	120786	900	134	52.1	186
2	FRM	118522	810	146	50.3	197
3	Food grains	127662	660	193	38.9	232
4	Non coking coal	130163	1000	130	27.9	158
5	Coking coal	126961	900	141	39.1	180
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Gypsum, Bauxite etc.	144890	1460	99	40.5	140
7	Limestone, Dolomite etc.	132724	1080	123	37.9	161

(f). Shore handling cost (Stevedoring with HMC cranes):

The procedure followed for the calculation of shore handling cost when the stevedoring operation is carried out with ship crane, is adopted as such for the calculation of the shore handling cost when the stevedoring operations are carried out with the use of 64 ton and 100 ton HMCs. The values are given in the table below.

**Shore handling cost for bulk cargo handling (HMCs)**

Gr. No.	Cargo	Total cost per ton per shift in ₹	
		When Stev. is with 64 ton HMC	When Stev. is with 100 ton HMC
1	Fertilizer	106	101
2	FRM	104	99
3	Food grains	112	107
4	Non coking coal	89	83
5	Coking coal	100	95
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Gypsum, Bauxite etc.	101	96
7	Limestone, Dolomite etc.	99	93

(ii). Break bulk cargo handling:

(a). Operating cost:

The procedure followed for calculation of the shore handling cost for the bulk cargo had been followed for calculation of the shore handling cost for the break bulk cargo also.

(b). Shore handling cost:

The shore handling cost is calculated in the same way by adding the margin with the total operating cost and dividing it by the productivity norm. The values thus arrived at are given below in the table.

**Shore handling cost for break bulk cargo handling**

Gr. No.	Cargo	Total cost including margin excluding labour in ₹	Productivity in tons per shift	Cost per ton excluding labour in ₹	Labour cost per ton in ₹	Total cost per ton per shift in ₹
1	Bagged cargo	28980	300	97	39	136

2	Iron and steel coils and slabs	128671	1360	95	111	206
3	Iron and steel pipes, tubes plates	80371	400	201	39	240
4	Timber hard	80661	480	168	112	280
5	Granites	83752	500	168	39	207
6	Machineries	303807	900	338	125	463

(x). **Container handling cost:**

In the Guidelines container handling is falling under the break bulk cargo handling group and two groups are given, one for handling empty container and another for handling laden container. Further the productivity norm for these two are given in tons per shift. Instead it is proposed to provide the values for these two groups in terms of per TEU handling cost both for stevedoring and shore handling activity.

The productivity norm prescribed has been changed into 70 TEUs for both empty and laden handling. The details are given in the working sheet. On this basis, the stevedoring cost for container handling had been worked out.

As regards the shore handling for empty or laden container handling, one front end loader is accounted. For transportation to the yard, two 20 T and 40 T tractor trailers are used for the empty and laden container handling.

On the above basis, the container handling cost worked out and the resultant values are given below:

**Container handling cost**

Gr. No.	Cargo	Stevedoring charges per TEU in ₹	Shore handling charges per TEU in ₹
1	Container Empty	575	1441
2	Container Laden	3015	1565

## (xi). The tariff proposed by the NMPT is as follows:

## (a). Bulk cargo Stevedoring charges:

Gr. No.	Cargo	Stevedoring cost per ton in ₹		
		Ship crane	64 Ton HMC	100 ton HMC
1	Fertilizer	127	97	98
2	FRM	133	106	107
3	Food grains	141	97	98
4	Non coking coal	96	94	95
5	Coking coal	114	96	97
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Gypsum, Bauxite etc.	87	94	95
7	Limestone, Dolomite etc.	101	95	95

## (b). Bulk cargo Shore handling charges:

Gr. No.	Cargo	Shore handling cost per ton in ₹		
		Ship crane	64 Ton HMC	100 ton HMC
1	Fertilizer	186	106	101
2	FRM	197	104	99
3	Food grains	232	112	107
4	Non coking coal	158	89	83
5	Coking coal	180	100	95
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Gypsum, Bauxite etc.	140	101	96
7	Limestone, Dolomite etc.	161	99	93

## (c). Break Bulk Cargo Stevedoring &amp; Shore handling charges:

Gr. No.	Cargo	Stevedoring cost Per ton in ₹	Shore handling cost Per ton in ₹
1	Bagged cargo	43	136
2	Iron and steel coils and slabs	127	206
3	Iron and steel pipes, tubes plates	163	240
4	Timber logs hard	118	280

5	Granites and marble	81	207
6	Machinery and machinery parts	135	463
7	Container Empty	574	1441
8	Container Laden	2787	1565

(xii). **Performance norms:**

(a). Productivity norms prescribed for bulk cargo:

Cargo Group No.	Cargo	Norm in tons per hook per shift	Average no. of hooks per shift
1	Finished fertilizer	900	3
2	Fertilizer Raw Material (FRM)	810	3
3	Food grains	660	3
4	Non Coking coal (Thermal coal)	1000	4
5	Coking coal	900	4
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper concentrate, lead and zinc ore	1460	4
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar dry bulk cargo	1080	3

Note: The norms specified is applicable for both the stevedoring and shore handling.

(b). Productivity norms prescribed for break bulk cargo:

Cargo group no.	Cargo	Productivity norm in tons per hook per shift
1	Bagged cargo	330
2	Jumbo bags	560
3	Iron and steel-coils and slabs	1360
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	280
5	Timber soft	320
6	Timber hard	480
7	Granites and marbles	500
8	Containers empty	200
9	Containers laden	1050
10	Project cargo	The cargoes are non-homogeneous and they come in different size, shape and weight. Tariff to be prescribed on per shift basis based on the productivity achieved by any of the ports in handling such cargo. The cost shall be worked out for handling these cargoes for a shift

Note: The norms specified is applicable for both the stevedoring and shore handling

4. The NMPT has submitted proposed Scale of Rates (SOR) and Performance Standards for the said project and Budgetary offers along with its proposal. The NMPT has also furnished a copy of the approval of the Board of Trustees of the NMPT approving the Upfront Tariff proposal, vide its letter dated 14 December 2016.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of NMPT was forwarded vide our letter dated 21 November 2016 to the concerned users/ user organisations/ prospective bidders (as suggested by NMPT) seeking their comments. The Association of New Mangalore Port Stevedores has furnished its comments and the NMPT has responded.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the NMPT was requested vide our letter dated 04 May 2017 to furnish additional information / clarifications on a few points by 15 May 2017. After seeking extensions of time, the NMPT vide its letter dated 23 June 2017 has furnished its reply on the additional information/ clarifications sought by us. While furnishing its reply on the information/ clarifications sought by us, the NMPT has submitted the revised proposal. The highlights of the revised proposal are brought out in the subsequent paragraphs. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and reply furnished by NMPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by NMPT
<b>1.</b>	<b><u>Productivity Parameters:</u></b>	
(i).	<p>The (cargo-wise) productivity norms prescribed in the guidelines for dry bulk cargo for stevedoring operations at Annex-II read with Annex-V is common productivity norms with reference to handling cargo by ship crane or shore crane or Harbour Mobile Crane (HMC) (100 tonnes as per the note under the Annex) or combination of these. The guidelines do not prescribe separate productivity norms for each handling equipment.</p> <p>The New Mangalore Port Trust (NMPT) has, however, in its proposal, considered different productivity parameters for handling by ship cranes and by HMC. Further, for HMC, port has considered two different capacity HMC i.e. 64 tonne HMC and for 100 tonne HMC with productivity parameters 3400 tonnes / shift / hook for all cargo groups for 64T HMC and 4200 tonnes / shift / hook for all cargo groups for 100T HMC. The upfront tariff sought is also for three different methods of handling viz., ship crane, 64T HMC and 100T HMC for stevedoring and shore handling operations. The guidelines do not permit fixation of equipment rate. Hence, the NMPT to propose cargo wise single rate. Other Major Ports have also filed the proposal for fixation of upfront reference tariff following the norms prescribed and not based on individual handling equipment.</p>	Single Upfront Tariff for Stevedoring operation has been proposed in the revised proposal, cargo wise as per the Norms prescribed in the Guidelines. However if Harbour Mobile Crane (HMC) is deployed the hire cost will be additional. The hire charges of HMC shall be as per the scale of rate approved by the TAMP.
(ii).	As far as the shore handling activity is concerned, the guidelines prescribe 5 methods for movement of cargo at shore at Clause 4.4.1 and 4.4.2 of the guidelines. Whereas, port has proposed shore handling rate linked to cargo handled by ship crane, 64T HMC and 100T HMC which is not envisaged in the guidelines. Keeping in view the point no.(i), NMPT to propose a single tariff for handling cargo instead of linking it to the individual handling equipment so as to be in consonance with the Stevedoring & Shore handling Guidelines.	Single Upfront Tariff for Shore Handling operations for various cargo handled at NMPT has been proposed in the revised proposal.
(iii).	Annex-III and IV to the Clause 3.3 of the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulate the productivity norms for both dry bulk cargo and break bulk cargo for each of cargo classification. The productivity parameters considered by the NMPT for Iron & steel – pipes, tubes, plates (break bulk cargo) with the use of ship crane is 400 per hook per shift as against productivity norm of 280 per hook per shift prescribed in the ibid guidelines. The port has not furnished reasons for the said deviation. The NMPT to modify the productivity norms at the normative level prescribed in the guidelines.	The productivity norms as 280 Ton per hook per shift for commodity “Iron and steel pipes, tubes, plates” has been considered in the revised proposal as per guidelines for working of upfront tariff for the above Break bulk Cargo.
(iv).	<b><u>Equipment hire cost for both Stevedoring and Shore Handling operations:</u></b>	
	(a). Clause 3.5.6 and 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulate that the equipment hire cost shall be estimated for normative list of equipment to be taken on hire as per norms prescribed at relevant Annex – VI, VII and IX attached to the Guidelines. The NMPT has estimated the equipment hire cost on per shift basis separately for each of the commodity for both Dry Bulk and Break Bulk Cargo groups. However, the port has not furnished any detailed workings showing number of equipment and capacity of equipment (other than HMC) considered by it for arriving at the proposed rate. The NMPT to furnish the details of arriving the total hire charges indicating no. of equipment, capacity, etc. Also, confirm that the port has considered the equipment as per the normative list of equipment to be taken on hire as per norms prescribed in Stevedoring and Shore handling Guidelines. In case of any deviation from the prescribed norm, the port to justify the deviation.	The equipment hire charges for Stevedoring and Shore Handling Operation have been estimated as per the Normative list of equipment prescribed in the guidelines with minor changes in type of equipment and capacity considered in the revised proposal as per the availability of equipment with the Stevedores and Shore Handling agents and Port. The details of arriving total hire charges indicating number of equipment capacity have been furnished.
	(b). The NMPT has furnished the copies of quotations in support of hire charges considered by the port in the proposal. As per the quotation of Aspinwall & Co., the hire charges for HM front end 2021 is ₹16,800 per shift and as per quotation	The necessary correction as pointed out by TAMP has been carried out.

	submitted by Delta Infralogistics (Worldwide) Ltd it is ₹16000+ ₹500/shift. However, the NMPT has considered ₹15,800 per shift for the same in table - A. The NMPT to correct the mismatch in figures.	
	(c). In page no.17 of the proposal showing calculation of operating cost for stevedoring operation for break bulk cargo, the equipment hire cost for laden container is considered at ₹1,04,695.5 / hook / shift for handling by ship crane with manual spreader whereas ₹3000 / hook / shift has been considered for empty container for same handling equipment. The NMPT may examine and make suitable correction in the proposal.	The hire charges for one spreader per hook per shift for handling laden containers by ship crane has been considered in the revised proposal i.e. ₹3000/- per hook per shift.
	(d). The performance norms given for the handling of empty and laden containers in the guidelines are 200 tonnes and 1050 tonnes per shift. However, the NMPT has reported that by adopting conversion ratio of 3 tonnes for empty TEU and 15 tonnes for the laden TEU, the productivity comes to 67 and 70 TEUs respectively. The NMPT has also stated that since, there was no much difference for these two categories, it has considered productivity norms for the handling of container empty and laden at 70 TEUs only. However, the NMPT has proposed the performance norms in tonnes only. The NMPT to propose performance standards for containers in TEUs as considered by the port in upfront tariff calculation.	The performance norm for containers in TEU's has been prescribed in the proposed Scale of Rates.
	(e). Clause 4.4.1 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines stipulates the adoption of different handling methods for shore handling operations. Five methods for dry bulk cargo and four methods for break bulk cargo have been prescribed for arriving at upfront tariff rates. Please explain explicitly which of the five method is considered for arriving at proposed upfront tariff rates. It is seen that the NMPT has proposed upfront tariff under only one method for both dry bulk cargo and break bulk cargo under shore handling operation. The NMPT to confirm that the other methods are not applicable at the port.	<p>The methods adopted for dry bulk cargo and break bulk cargo are as under:</p> <p><b><u>Dry Bulk Cargo:</u></b> Dry bulk cargo are discharged by ship crane / Harbour Mobile Crane onto wharf and loaded onto tippers using pay loaders. The cargo is transported to Stack Yard / Shed and Stacked by Poclain. The Poclain loads dry bulk cargo on to trucks for delivery. In case of Food Grain and fertilizer the cargo is unloaded on tippers through hoppers and transported to Shed for storage where poclain are used for stacking and delivery. The cargo cannot be directly discharged onto trucks due to large size of Grabs. Following methods are adopted for dry bulk cargo in proposal:</p> <p><b>Method 5</b> - Cargo unloaded onto the wharf and loaded on to trucks and transported to Storage Yard for all dry bulk cargo within 1 KM except for Iron ore which is beyond 1 KM.</p> <p><b>Method 3</b> – Cargo unloaded onto Trucks through hopper and moved to storage yard with in port premises.</p> <p><b><u>Break Bulk Cargo:</u></b> There are very few Break bulk cargo such as iron &amp; steel, timber, granite, machinery, containers etc. handled in port. The break bulk cargo is handled in conventional method using ship crane or HMC. The cargo is unloaded on to tractor trailers and moved to storage yard. The mobile crane/FLT is used for unloading, stacking and delivery of cargo. The containers is handled in conventional method i.e.by ship crane or HMC and loaded on to trailers and moved to container storage yard. The Reach stackers are used for lift on lift of containers at storage yard. The method adopted for break bulk cargo in proposal is : <b>Method 3</b> - Cargo unloaded onto trucks and transported to storage yard within the Port Premises or vice versa.</p>
(v).	<b><u>Labour Cost for Stevedoring and Shore Handling Operations:</u></b>	
	(a). For Stevedoring Operations, Clause 3.5.7 of the guidelines stipulates that labour deployment for handling various commodities shall be only as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA). The norms are	The labour cost has been considered for Stevedoring and Shore Handling operation in the revised proposal as per the norms prescribed in the guidelines.

	<p>prescribed in Annex-VIII for various commodities. The guidelines stipulate that the unit rate for labour deployment will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms.</p> <p>For shore handling operation, Clause 4.5.7 stipulates the norm for estimation of labour cost at 5% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and 10% of equipment hire cost for break bulk cargo</p> <p>As against the above position, the port has estimated labour cost reportedly based on per tonne levy for deployment of Labour from the Cargo Handling Division (CHD) as prescribed in the existing SOR approved under the Tariff Policy 2015. On perusing the per tonne rate for CHD in the pre-revised Order no.TAMP/19/2011-NMPT dated 06 January 2012, it is seen that per tonne rate of CHD includes wage cost and associated cost of all the employees of CHD as stated by NMPT. Apart from the wage cost of workers of CHD, it also includes allocated management &amp; general overheads and finance &amp; management expenses. Clause 3.5.7 of the guidelines stipulates to consider unit rate for labour deployment which will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms. Therefore, consideration of allocated overheads apart from wage cost does not appear to be in line with Clause 3.5.7. This is not in line with the norms prescribed in the guidelines for estimating the labour cost. The other Major Port Trusts like Kandla Port Trust (KPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), etc., where per tonne levy for labour deployment from CHD is prescribed in their respective SOR, have in their proposal for stevedoring and shore handling operations followed the norms prescribed in the guidelines for estimating labour cost. The NMPT to, therefore, modify the labour cost following the norms prescribed in the guidelines.</p>	
	<p>(b). The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe the norms for estimation of labour cost for stevedoring operations. Further the Norms for estimation of labour Cost for break bulk cargo prescribes 1 number of Tindal per shift for each commodity. However Tindal per shift is not prescribed for Dry Bulk Cargo in the guidelines. It is understood that the deployment of Tindal who is the leader of the gang in the stevedoring operation of Dry Bulk cargo is required as per the NIT award. Therefore, the NMPT may examine the issue in light of above and make necessary modification in the proposed proposal.</p>	The labour cost of Tindal is included for Dry bulk cargo.
(vi).	<b><u>Proposed Scale of Rates:</u></b>	
	<p>(a). The NMPT has, in the proposed SOR, not proposed any upfront tariff for the cargo groups viz., iron and steel coils &amp; slabs and tubes plates at Section 3.2. (Break Bulk Cargo) in respect of Shore handling operations. However, it has arrived the upfront tariff for the same. The NMPT to include the upfront tariff for the above said two cargo groups under Shore handling charges in Section 3.2. of Chapter III of the proposed SOR.</p>	The Upfront Tariff for Shore Handling operation in respect of break bulk cargo "Iron & Steel-Coils & Slabs and Iron & Steel- Pipes, Tubes, Plates" has been included in the proposed Scale of Rates.
	<p>(b). For some of the cargo groups under both Stevedoring and Shore handling, the upfront tariff proposed in SOR is not matching with that of the calculation of the upfront tariff. The NMPT to correct the mismatch. For e.g. tariff for Laden containers under Stevedoring charges in the Section 2.1. of Chapter II of the proposed SOR is ₹2787 as against ₹3015 as per cost sheet.</p>	The necessary correction has been carried out.
	<p>(c). Clause 2.8 of Stevedoring &amp; Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate</p>	The concessional rates for coastal cargo as per the Government directives have been prescribed in proposed SOR.

	for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004–Genl. dated 7 January 2005 passed by the Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff. The NMPT to, therefore, consider proposing separate concessional rate for coastal cargo as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS.	
	(d). The port may suitably adjust the proposed rate (i.e. for foreign cargo) to consider the impact of coastal concession as done in the upfront and reference tariff cases. Furnish detailed working of the rate (to be) proposed indicating the share of foreign and coastal cargo.	The necessary adjustment in the proposed rate i.e. rate of foreign cargo has been considered for the impact of coastal concession on the basis of cargo handled in the year 2016-17.
(vii).	<b>Performance Standards:</b>	
	(a). The NMPT has proposed the productivity norms as considered by it for calculation of upfront tariff as performance standard for both dry bulk cargo and break bulk cargo. The Operator is anyhow eligible for WPI indexation even if he is not able to achieve the performance standard at 60% at WPI indexation both for dry bulk and break bulk cargo.  As per clause 7.1 and 7.2 of Stevedoring and Shore handling guidelines, the operator would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation for the second year of operating on achievement of Performance Standards as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping under letter No.PD-1103/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo. The NMPT is, therefore, requested to propose the performance norms as per the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo. The Performance Standards for Break Bulk Cargo may be retained as proposed.	A separate proposal for performance Norms as per the Berthing Policy for Dry bulk has been submitted to the TAMP for approval.  The Performance Standards for Dry Bulk and Break bulk cargo have been considered as per the guidelines.
	(b). The port has proposed performance standards for break bulk cargo viz., Jumbo bags, Timber soft, Project cargo and Motor vehicles other than RORO. But, the NMPT has not proposed any tariff under stevedoring and shore handling operations for these cargo items. The NMPT to correct and propose performance standards only for that break bulk for which upfront tariff is sought.	The Tariff for Jumbo bags and project cargo has been included in the revised proposal. The performance standards have been proposed for the break bulk cargo for which the Tariff has been sought.
	(c). For Machinery and machinery parts the port has not proposed performance standards instead inserted a note as prescribed in the guidelines. The guidelines require the port to propose tariff on per shift basis based on the best productivity achieved by the ports in handling such cargo. The port has considered productivity of 900 per shift per hook for this cargo in tariff calculation. The port may consider to incorporate the same as the performance standards as done for other break bulk cargo, following the guidelines.	The performance standard for Machinery and Machinery parts has been included in the proposed performance standard.

7. A joint hearing in this case was held on 19 January 2017 at the NMPT premises. The NMPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and users / user associations have made their submissions.

8.1. At the joint hearing, the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) vide its letter dated 19 January 2017 has furnished its written submissions, alongwith its written submission dated 24 November 2016.

8.2. With reference to written submissions made by ANMPS at the joint hearing, NMPT vide its email dated 27 February 2018 has furnished its comments.

9.1. At the joint hearing, Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) requested that a Committee of Port Stevedores, C&F agents etc. be formed by the port to review the proposal and finalize the revised rates taking into consideration the views of users / stakeholders.

9.2. In view of the request by the ANMPS and other users/ user association, NMPT was ready for a discussion with ANMPS and others on the proposal and convey the outcome to this Authority in a week's time. We have, however, not received any further communication either from NMPT in this regard or from ANMPS.

10.1. In the meanwhile, keeping in view that the Ministry of Shipping (MOS) has directed this Authority for immediate action on the Stevedoring proposals filed by the Major Port Trusts, this Authority vide its Order dated 8 February 2017 has granted ad hoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as an interim arrangement, pending fixation of final rates by this Authority. This Authority in the said Order has stated that final rates to be approved by this Authority will have a prospective effect. The interim rate adopted in an ad-hoc basis will be recognised as such. There will not be any question of refund / recovery, if any, in case of variation between ad-hoc rates and final rates.

10.2. This Order has been notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 01 March 2017 vide Gazette No. 81. The Order was communicated to the NMPT and to the users on 07 March 2017.

10.3. In response, the NMPT vide its letter no.53/2/2017/TGA.4 dated 02 March 2017 has requested to issue a corrigendum to Order dated 08 February 2017 on some points.

This Authority vide its Order dated 29 March 2017 has amended the Scale of Rates relating to adhoc upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations. This Order was notified in the Gazette of India on 28 April 2017 vide Gazette no. 170. The Order was communicated to the NMPT and to the users on 01 May 2017.

11.1. As stated earlier, the NMPT has, while furnishing its reply on the additional information / clarification sought by us, also submitted the revised proposal dated 23 June 2017 and the revised tariff for Foreign and Coastal cargo alongwith Performance standards for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation at NMPT. The NMPT has modified its original proposal. The modifications done by NMPT are as under:

- (i). The port has furnished modified estimates for Stevedoring operations and Shore handling Operations based on the performance norms as per the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.
- (ii). Single Upfront Tariff for Stevedoring operation has been proposed in the revised proposal, cargo wise as per the Norms prescribed in the Guidelines. However if Harbour Mobile Crane (HMC) is deployed the hire cost will be additional. The hire charges of HMC shall be as per the scale of rate approved by the TAMP.
- (iii). Dry bulk cargo are discharged by ship crane / Harbour Mobile Crane onto wharf and loaded onto tippers using pay loaders. The cargo is transported to Stack Yard / Shed and Stacked by Poclain. The Poclain loads dry bulk cargo on to trucks for delivery. In case of Food Grain and fertilizer the cargo is unloaded on tippers through hoppers and transported to Shed for storage where poclain is used for stacking and delivery. The cargo cannot be directly discharged onto trucks due to large size of Grabs.
- (iv). The NMPT has proposed following methods for Shore handling Operations in its revised proposal:

**For Dry bulk cargo:**

**Method 5** - Cargo unloaded onto the wharf and loaded on to trucks and transported to Storage Yard for all dry bulk cargo within 1 KM except for Iron ore which is beyond 1 KM.

**Method 3** – Cargo unloaded onto Trucks through hopper and moved to storage yard with in port premises.

**For Break bulk cargo:**

**Method 3** - Cargo unloaded onto trucks and transported to storage yard within the Port Premises or vice versa.

- (v). Further NMPT has stated that there are very few Break bulk cargo such as iron & steel, timber, granite, machinery, containers etc. handled in port. The break bulk cargo is handled in conventional method using ship crane or HMC. The cargo is unloaded on to tractor trailers and moved to storage yard. The mobile crane/FLT is used for unloading, stacking and delivery of cargo. The containers is handled in



conventional method i.e. by ship crane or HMC and loaded on to trailers and moved to container storage yard. The Reach stackers are used for lift on lift of containers at storage yard.

- (vi). Performance Standards adopted for determination of tariff for dry bulk cargo is the same as that notified in the Guideline issued by the MOS vide the letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 17 September 2016. The port is predominately handling coal under the dry bulk cargo category. The dry bulk cargo is handled in various berths and in the future the scenario may change with the proposed privatisation of the berth which is currently handling dry bulk predominately. Hence the port has considered that it is prudent to adhere to the norms specified in the Guideline and impose them on the Stevedores to achieve them. Hence the norms specified in the Guideline has been adopted for both dry bulk and break bulk cargos and the same values had been incorporated in the SOR under the Performance Standards.

11.2.

Accordingly, the NMPT sought the approval on the following:

(a). **Proposed Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at NMPT.**

(I) **2.1 Dry Bulk cargo Stevedoring charges:**

Gr. No.	Cargo		Stevedoring cost per ton in ₹			
			With Grab		With Ship Grab or without grab	
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers.					
	All Fertilizer that can be directly used without processing such as MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate etc.		132	79	90	54
2	Fertilizer – Raw – Materials					
	All Fertilizers that are used for production of Finished Fertilizers such as Sulphur, Rock Phosphate etc.		142	85	100	60
3	Food grains-					
	All type of food grains, Cereals, Pulses Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions, etc.		165	99	123	74
4	Non coking coal (Thermal coal)		123	123	81	81
5	Coking coal	All types of Coal other than Thermal Coal and petroleum Coke such as: Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds, etc.	132	79	90	54
		Petroleum Coke	132	132	90	90
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets etc.	97	97	55	55
		Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	162	97	92	55
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo		117	70	75	45

	All type of Alumina River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand				
8	Gypsum and other Ores and Minerals  Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore, and Minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge Chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High Carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome ore / Chrome Concentrate, Magnesite. Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.	135	81	93	56

(b). **2.2 Break Bulk Cargo Stevedoring charges:**

Gr. No.	Cargo	Stevedoring cost Per ton in ₹		
		Foreign	Coastal	
1	Bagged cargo  All cargo in bags of various weights (25,50,60 Kg. etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash etc.	156	94	
2	Jumbo Bags  All cargo in bags of various weights (0.5, 1.0, 1.5 MT) that are handled only by hooking the bags to slings; and include cargo in boxes, cartons, barrels, drums or rolls such as: Wood Pulp in boxes, Processed wood such as Boards, Poles Plywood, News Print, Oil- Animal or Vegetables in barrels, Rubber- Raw, Rubber- Manufactured, Synthetic Resin, Paper, Paper products and news print Asphalt and Bitumen in barrels etc.,	100	60	
3	Iron and steel coils and slabs  All Iron and Steel coils and slabs of varying weights and dimensions: include all Metal products and Asbestos of similar nature.	110	66	
4	Iron and steel pipes, tubes, plates:  All Iron and steel pipes, tubes, plates of varying weights and dimensions: include all Metal Products and Asbestos of similar nature such as: Iron and Steel Materials, Aluminum products, Alumina Billets, Steel Pipes, Aluminum ingots, Asbestos, etc.	425	255	
5	Timber logs-Hard  Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.	116	70	
6	Granites and Marbles  Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones- Sculptural, engraved slabs, dressed etc.	246	148	
7	Container Empty	Up to 20'	679	408
		Above 20' and up to 40'	1019	611
		Above 40'	1359	815
8	Container Laden	Up to 20'	679	408
		Above 20' and up to 40'	1019	611
		Above 40'	1359	815
9	Project Cargo  Cargo for specific projects, often with OOG specifications and handled through specialized means such as: Project material, Project equipment, Railway coaches and wagons. All types of project cargo including over dimensional consignment etc.	231	138	
10	Machinery and Machinery parts	240	144	

	All type of Machinery and Machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank Parts, Arms, Ammunition, Explosives, Defense Stores and Defense equipment/ machinery.		
--	--	--	--

**Notes for schedule 2.1 and 2.2**

1. The Stevedoring charges given above are for the transfer of the cargo from the ship hold to the wharf or vice versa using ship board cranes/equipments and to be charged by the Stevedoring and Shore handling Operators to the shipping company or its agent for carrying out the stevedoring operation.
2. In case Harbour Mobile Crane is deployed, hire charges per ton at the rate specified in NMPT Scale of Rates will be additional. The hire charge for Harbour Mobile Crane includes grab and therefore Stevedoring charge for “without grab” shall be applicable for dry bulk cargo.
3. The Stevedoring and Shore Handling Operator has to engage the Port composite labour gang for the stevedoring operation and pay to the port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling worker
4. Any incentives to be paid to the workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Operator
5. The charges specified is a composite rate and includes all activities required to be performed for the stevedoring operation including the deployment of equipment inside the ship hatches for cargo handling such as sweeping, leveling etc. and no other charges can be levied.

**(c). 3.1 Dry Bulk cargo Shore handling charges:**

Gr. No.	Cargo	Shore handling cost per ton in ₹			
		Cargo unloaded onto the wharf and loaded on to trucks and transported to storage yard for all dry bulk cargo		Cargo unloaded onto trucks through hopper and moved to storage yard within the port premises	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers.  All Fertilizer that can be directly used without processing such as MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate etc.	150	90	106	64
2	Fertilizer – Raw – Materials  All Fertilizers that are used for production of Finished Fertilizers such as Sulphur, Rock Phosphate etc.	167	100	115	69
3	Food grains-  All type of food grains, Cereals, Pulses Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions, etc.	204	123	135	81
4	Non coking coal (Thermal coal) Thermal Coal	135	135	98	98
5	Coking coal All types of Coal other than Thermal Coal and petroleum Coke such as:	150	90	106	64

		Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds, etc.				
		Petroleum Coke	150	150	106	106
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets etc	121	121	104	104
		Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	202	121	174	104
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo  All type of Alumina River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand		125	75	93	56
8	Gypsum and other Ores and Minerals  Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore, and Minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge Chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High Carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome ore / Chrome Concentrate, Magnesite. Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.		155	93	109	65

(d). **3.2 Break Bulk Cargo Shore handling charges:**

Gr. No.	Cargo	Shore handling cost Per ton in ₹	
		Foreign	Coastal
1	Bagged cargo  All cargo in bags of various weights (25,50,60 Kg. etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash etc.	103	62
2	Jumbo Bags  All cargo in bags of various weights (0.5, 1.0, 1.5 MT) that are handled only by hooking the bags to slings; and include cargo in boxes, cartons, barrels, drums or rolls such as: Wood Pulp in boxes, Processed wood such as Boards, Poles Plywood, News Print, Oil- Animal or Vegetables in barrels, Rubber- Raw, Rubber-Manufactured, Synthetic Resin, Paper, Paper products and news print Asphalt and Bitumen in barrels etc.,	74	44
3	Iron and steel coils and slabs  All Iron and Steel coils and slabs of varying weights and dimensions: include all Metal products and Asbestos of similar nature.	149	89
4	Iron and steel pipes, tubes, plates  All Iron and steel pipes, tubes, plates of varying weights and dimensions: include all Metal Products and Asbestos of similar nature such as: Iron and Steel Materials, Aluminum products, Alumina Billets, Steel Pipes, Aluminum ingots, Asbestos, etc.	448	269
5	Timber logs-Hard	268	161

	Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.		
6	Granites and Marbles  Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones-Sculptural, engraved slabs, dressed etc.	336	202
7	Container Empty	Up to 20'	1956
		Above 20' and up to 40'	2934
		Above 40'	3912
8	Container Laden	Up to 20'	2513
		Above 20' and up to 40'	3770
		Above 40'	5027
9	Project Cargo  Cargo for specific projects, often with OOG specifications and handled through specialized means such as: Project material, Project equipment, Railway coaches and wagons. All types of project cargo including over dimensional consignment etc.	606	364
10	Machinery and Machinery parts  All type of Machinery and Machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank Parts, Arms, Ammunition, Explosives, Defense Stores and Defense equipment/ machinery.	606	364

**Notes for schedule 3.1 and 3.2**

1. The charges prescribed are for the entire shore handling activities consisting of the receipt of the cargo at the hook point, handling on the wharf, transportation to the storage point, storage, delivery of the cargo to the consignee for the import cargo. The reverse cycle will be for the export cargo.
2. The Stevedoring and Shore Handling Operator has to engage the Port composite labour gang for the Shore handling operation and pay to the port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling worker.
3. Any incentives to be paid to the workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Operator.
4. The charges specified is a composite rate and no other charges can be levied.

**(b). Performance Standards:****(i). Productivity norms prescribed for Dry bulk cargo:**

Cargo Group No.	Cargo	Norm in tons per hook per shift
1	Finished fertilizer	900
2	Fertilizer Raw Material (FRM)	810
3	Food grains	660
4	Non Coking coal (Thermal coal)	1000
5	Coking coal	900
6	Iron ore, iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper concentrate, lead and zinc ore	1460
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar dry bulk cargo	1080
8	Gypsum, other ore and minerals	870

(ii). **Productivity norms prescribed for Break bulk cargo:**

<b>Cargo group no.</b>	<b>Cargo</b>	<b>Productivity norm in tons per hook per shift</b>
1	Bagged cargo	300 tonnes
2	Jumbo bags	560 tonnes
3	Iron and steel-coils and slabs	1360 tonnes
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	280 tonnes
5	Timber hard	480 tonnes
6	Granites and marbles	500 tonnes
7	Containers empty	70 TEUs
8	Containers laden	70 TEUs
9	Project cargo	300 tonnes
10	Machinery and machinery parts	300 tonnes

Note for a & b: The norms specified is applicable for both the stevedoring and shore handling.

11.3. On perusing the reply furnished by NMPT vide its letter dated 23 June 2017, it was found that port has considered the optimal capacity taking the normative productivity norm per hook / shift; but, has not multiplied it with the normative hooks. For example for Fertilizer cargo NMPT has considered optimal capacity at 900T hooks / shift. This is not in line with the guidelines position. The NMPT has not assessed the optimal capacity as per the Clause 3.3 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines. The NMPT was, therefore, requested vide our letter dated 2 January 2018 followed by reminder to reassess the optimal capacity for all dry bulk and break bulk cargo in light of above observation and furnish revised corrected working.

11.4. The NMPT, in response, has vide its email dated 27 February 2018 filed a further revised proposal alongwith the revised tariff for Foreign and Coastal cargo alongwith Performance Standards for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation at NMPT. The NMPT has modified its earlier proposal. The modifications done by NMPT are as under:

- (i). For Shore handling Operations, upfront tariff has been proposed under all 5 methods as prescribed in the guidelines. Further, one more method i.e. No.6 is added for export operation for Dry bulk cargo.
- (ii). Number of hooks is considered as 3 per shift instead of 2.5 per shift for break bulk cargo like Bagged cargo, Jumbo Bags, Iron & Steel and Timber since there is no practice of booking labour & Equipment for half shift at NMPT. Performance Norms per shift is accordingly enhanced by considering 03 hooks per shift. As such there will not be any impact on fixation of Tariff.
- (iii). The Performance Norms for containers have been converted in TEUs by considering the weight of empty and laden container. In case of empty containers weight of 20' container is taken as 2.5 MT whereas for laden container the average weight of 20' container handled in NMPT is 15 MT. Thus performance Norms per hook per shift for empty container is 80 TEUs (200/2.5) and laden container 70 TEUs (1050/15).
- (iv). In case of Shore Handling method 3 for Jumbo bag no equipment has been specified in the Guidelines. Since the Jumbo Bags cannot be handled manually one forklift (5T) per hook has been considered.
- (v). The type and capacity of equipment/Tipper/Trailers/Trucks have been considered as per the Guidelines with minor changes based on the availability of same in the Port.
- (vi). The Guidelines do not cover the operation of Railway wagon loading i.e. loading of cargo at storage yard and transporting to Railway siding and loading on to the railway wagons. However, the same is proposed based on the equipment/labour deployed for the above activity at NMPT. In case of bagged cargo manual handling is involved, Labour charges are considerably higher than the 10% of equipment cost and, therefore, the same is taken based on actual. The average tonnage/TEUs per rake taken as 3800 MT for Dry bulk cargo, 2200 for bagged cargo and 80 TEUs container based on the cargo handled at NMPT.
- (vii). For Shore handling of Dry Bulk cargo, the number of hoppers have been considered corresponding to number of hooks.

- (viii). As per the Guidelines Labour cost for Shore Handling operation is 10% of equipment cost. However, there are instances of no equipment prescribed in various methods for shore handling of break bulk cargo. In such cases the labour cost is considered as ₹5000/- per hook per shift (4 labours per hook @ ₹1250/- per labour inclusive of wages, PF, ESI and incentive). For 3 hook labour charges would be ₹15000/- and for 2 hook ₹10000/-.
- (ix). The Stevedores and Shore Handling Agents shall continue to pay levy for supply of Cargo handling worker from the Registered Cargo Handling Labour Wing (RCHW) and incentives for cargo handling operation in terms of Chapter VII of Scale of Rate of NMPT approved by TAMP. The rates proposed in the present proposal are for the Upfront ceiling tariff for Stevedoring Operation and the same cannot be compared with RCHW charges collectable by NMPT. The deployment of labour is as per the Industrial Dispute Settlement entered between NMPT and workers representing the Union. During the year 2016-17, RCHW has earned revenue of ₹23.32 Crores as against expenditure of ₹40.03 Crores. Thus, RCHW is operating under huge deficit and any change in the Policy with regard to this subject may have serious financial implication on Port.
- (x). In the proposal dated 23 June 2017, the NMPT has proposed upfront tariff under one method for Break Bulk Cargo (Method 4). In the revised proposal, upfront tariff under all 4 methods has been proposed as per Stevedoring and Shore handling Guidelines.
- (xi). Productivity norms has been proposed as per Stevedoring and Shore handling Guidelines in the revised proposal.

11.5. Accordingly, the NMPT sought the approval on the revised SOR and Performance Standard as given below:

A. Upfront Tariff for Stevedoring Operations:

2.1. Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo	Stevedoring charges per ton or part thereof (in ₹.)			
		With Grab		With Ship Grab or Without Grab	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers. All Fertilizers that can be directly used without processing such as MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate etc.	89.77	53.86	47.77	28.66
2	Fertilizer – Raw Materials All Fertilizers that are used for production of Finished Fertilizers such as Sulphur, Rock Phosphate etc.	95.08	57.05	53.08	31.85
3	Food grains All type of food grains, Cereals, Pulses, Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions, etc.	107.14	64.28	65.14	39.08
4	Non coking coal (Thermal coal) Thermal Coal	117.10	117.10	75.10	75.10
5	Coking coal a) All types of Coal other than Thermal Coal and petroleum Coke such as: Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds, etc. b) Petroleum Coke	125.52 125.45	75.31 125.45	83.50 83.45	50.10 83.45
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc. a) Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets etc. b) Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	93.44 155.74	93.44 93.44	51.44 85.74	51.44 51.44
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	81.81	49.08	39.81	23.88

	All type of Alumina River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand etc.				
8	Gypsum and other Ores and Minerals  Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Lead and Zinc Ore, and Minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge Chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High Carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome ore / Chrome Concentrate, Magnesite, Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.	91.42	54.85	49.42	29.65

## 2.2. Break Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo	Stevedoring charges per ton or part thereof (in ₹.)	
		Foreign	Coastal
1	Bagged cargo  All cargo in bags of various weights (25,50,60 kg. etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash etc.	139.19	83.51
2	Jumbo Bags  All cargo in bags of various weights (0.5, 1.0, 1.5 MT etc.) that are handled only by hooking the bags to slings; and include cargo in boxes, cartons, barrels, drums or rolls such as: Wood Pulp in boxes, Processed wood such as Boards, Poles, Plywood, News Print, Oil- Animal or Vegetables in barrels, Rubber- Raw, Rubber-Manufactured, Synthetic Resin, Paper, Paper products and news print, Asphalt and Bitumen in barrels etc.,	91.07	54.64
3	Iron and steel coils and slabs  All Iron and Steel coils and slabs of varying weights and dimensions: Include all Metal products and Asbestos of similar nature.	103.27	61.96
4	Iron and steel pipes, tubes, plates  All Iron and steel pipes, tubes, plates of varying weights and dimensions: include all Metal Products and Asbestos of similar nature such as: Iron and Steel Materials, Aluminum products, Alumina Billets, Steel Pipes, Aluminum ingots, Asbestos, etc.	393.85	236.31
5	Timber logs-Hard  Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.	126.67	76.00
6	Granites and Marbles  Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones-Sculptural, engraved slabs, dressed etc.	211.72	127.03
7	Containers Empty	Up to 20'	268.28
		Above 20' and Up to 40'	402.42
		Above 40'	536.57
8	Containers Laden	Up to 20'	306.61
		Above 20' and Up to 40'	459.91
		Above 40'	613.22
9	Project Cargo  Cargo for specific projects, often with OOG specifications and handled through specialized means such as: Project material, Project equipment, Railway coaches and wagons. All types of project cargo including over dimensional consignment etc.	209.01	125.41
10	Machinery and Machinery parts  All type of Machinery and Machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank Parts and Defense equipment/ machinery.	218.32	130.99

### Notes for schedule 2.1 and 2.2

1. The Stevedoring charges given above are for the transfer of the cargo from the ship hold to the wharf or vice versa using ship board cranes/equipments and to be charged by the Stevedoring and Shore handling Agents to the shipping company or its agent for carrying out the stevedoring operation.



2. In case Harbour Mobile Crane is deployed, hire charges per ton at the rate specified in NMPT Scale of Rates will be additional. The hire charges for Harbour Mobile Crane includes grab and therefore Stevedoring charges for “without grab” shall be applicable for dry bulk cargo.
3. The Stevedoring and Shore Handling Agent has to engage the Port composite labour gangs for the stevedoring operation and pay to the Port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling workers.
4. Any incentives to be paid to the Port workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Agent.
5. The charges specified is a composite rate and includes all activities required to be performed for the stevedoring operation including the deployment of equipment inside the ship hatches for cargo handling such as sweeping, levelling etc. and no other charges can be levied.

## B. SHORE HANDLING CHARGES

### 3.1. Dry Bulk Cargo:

Sl. No.	Cargo	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹.)									
		Method1		Method2				Method 3			
		Foreign	Coastal	Within 1 Km		Beyond 1 Km		Within 1 Km		Beyond 1 Km	
				Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers.  All Fertilizers that can be directly used without processing such as MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate etc.	26.46	15.88	94.08	56.45	125.44	75.26	120.54	72.32	151.90	91.14
2	Fertilizer – Raw Materials  All Fertilizers that are used for production of Finished Fertilizers such as Sulphur, Rock Phosphate etc.	26.46	15.88	104.53	62.72	139.38	83.63	130.99	78.60	165.84	99.50
3	Food grains-  All type of food grains, Cereals, Pulses, Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions, etc.	26.46	15.88	128.29	76.97	171.05	102.63	154.75	92.85	197.51	118.51
4	Non coking coal (Thermal coal)  Thermal Coal	26.00 (Typographical Error should be 26.46)	26.00 (Typographical Error should be 26.46)	103.19	103.19	129.65	129.65	129.65	129.65	156.11	156.11
5	Coking coal  a) All types of Coal other than Thermal Coal and petroleum Coke such as: Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds, etc.	26.48	15.89	114.73	68.84	144.15	86.49	141.21	84.72	170.62	102.37
	b) Petroleum Coke	26.46	26.46	114.66	114.66	144.06	144.06	141.12	141.12	170.52	170.52

6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	26.46	26.46	79.74	79.74	105.12	105.12	106.20	106.20	131.58	131.58
	a) Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets etc										
	b) Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	44.10	26.46	132.90	79.74	175.19	105.12	177.00	106.20	219.29	131.58
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo  All type of Alumina River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand etc.	26.46	15.88	127.40	76.44	160.07	96.04	153.86	92.32	186.53	111.92
8	Gypsum and other Ores and Minerals  Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore, and Minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge Chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High Carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome ore / Chrome Concentrate, Magnesite. Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.	26.46	15.88	97.32	58.39	129.77	77.86	123.78	74.27	156.23	93.74

Sl. No.	Cargo	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹)									
		Method 4		Method 5				Method 6			
		Foreign	Coastal	Within 1 Km	Beyond 1 Km	Within 1 Km	Beyond 1 Km	Within 1 Km	Beyond 1 Km	Within 1 Km	Beyond 1 Km
1	Finished Fertilizers.  All Fertilizers that can be directly used without processing such as MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate etc.	70.56	42.34	164.64	98.78	196.00	117.60	139.16	83.50	170.52	102.31
2	Fertilizer – Raw Materials  All Fertilizers that are used for production of Finished Fertilizers such as Sulphur, Rock Phosphate etc.	78.40	47.04	182.93	109.76	217.78	130.67	154.62	92.77	189.47	113.68
3	Food grains-  All type of food grains, Cereals, Pulses, Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions, etc.	96.22	57.73	224.51	134.71	267.27	160.36	189.76	113.86	232.53	139.52
4	Non coking coal (Thermal coal)  Thermal Coal	95.26	95.26	198.45	198.45	224.91	224.91	117.75	117.75	144.21	144.21
5	Coking coal  a) All types of Coal other than Thermal Coal and petroleum Coke such as: Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds, etc.	105.90	63.54	220.63	132.38	250.05	150.03	130.91	78.55	160.33	96.20
	b) Petroleum Coke	105.84	105.84	220.50	220.50	249.90	249.90	130.83	130.83	160.23	160.23

6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	65.24	65.24	144.99	144.99	170.36	170.36	89.71	89.71	115.08	115.08
	a) Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets etc										
	b) Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	108.74	65.24	241.64	144.99	283.93	170.36	149.52	89.71	191.80	115.08
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo  All type of Alumina River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand etc.	117.60	70.56	245.00	147.00	277.67	166.60	125.77	75.46	158.43	95.06
8	Gypsum and other Ores and Minerals  Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore, and Minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge Chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High Carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome ore / Chrome Concentrate, Magnesite, Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.	72.99	43.80	170.32	102.19	202.76	121.66	143.96	86.38	176.40	105.84

### 3.2. Break Bulk Cargo

Sl. No.	Commodity	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹)							
		Method 1		Method 2		Method 3		Method 4	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Bagged cargo  All cargo in bags of various weights (25,50,60 kg. etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash etc.	NA	NA	28.00	16.80	NA	NA	103.49	62.09
2	Jumbo Bags  All cargo in bags of various weights (0.5, 1.0, 1.5 MT etc.) that are handled only by hooking the bags to slings; and include cargo in boxes, cartons, barrels, drums or rolls such as: Wood Pulp in boxes, Processed wood such as Boards, Poles, Plywood, News Print, Oil- Animal or Vegetables in barrels, Rubber- Raw, Rubber- Manufactured, Synthetic Resin, Paper, Paper products and news print, Asphalt and Bitumen in barrels etc.,	15.00	9.00	NA	NA	73.59	44.15	NA	NA
3	Iron and steel coils and slabs  All Iron and Steel coils and slabs of varying weights and dimensions: include all Metal products and Asbestos of similar nature.	10.27	6.16	15.06	9.04	131.06	78.64	146.12	87.67
4	Iron and steel pipes, tubes, plates  All Iron and steel pipes, tubes, plates of varying weights and dimensions: include all Metal Products and Asbestos of similar nature such as: Iron and Steel Materials, Aluminum products, Alumina Billets, Steel Pipes, Aluminum ingots, Asbestos, etc.	49.89	29.93	40.98	24.59	328.17	196.90	369.14	221.48
5	Timber logs-Hard  Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.	NA	NA	82.13	49.28	NA	NA	238.19	142.91
6	Granites and Marbles	25.24	15.14	NA	NA	335.93	201.56	NA	NA

	Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones- Sculptural, engraved slabs, dressed etc.									
7	Container Empty	Up to 20'	120.04	72.02	253.66	152.20	1774.91	1064.95	2028.58	1217.15
		Above 20' and Up to 40'	180.05	108.03	380.50	228.30	2662.37	1597.42	3042.86	1825.72
		Above 40'	240.07	144.04	507.33	304.40	3549.82	2129.89	4057.15	2434.29
8	Container Laden	Up to 20'	137.18	82.31	532.30	319.38	2513.27	1507.96	3045.57	1827.34
		Above 20' and Up to 40'	205.78	123.47	798.45	479.07	3769.90	2261.94	4568.35	2741.01
		Above 40'	274.37	164.62	1064.60	638.76	5026.53	3015.92	6091.13	3654.68
9	Project Cargo  Cargo for specific projects, often with OOG specifications and handled through specialized means such as: Project material, Project equipment, Railway coaches and wagons. All types of project cargo including over dimensional consignment etc.		46.56	27.94	76.83	46.10	356.48	213.89	471.21	282.73
10	Machinery and machinery parts  All type of Machinery and Machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank Parts and Defense equipment/ machinery.		46.56	27.94	76.83	46.10	356.48	213.89	471.21	282.73

### 3.3. Charges for loading/unloading cargo on Railway wagons

Sl. No.	Commodity	Handling charges per ton or part thereof (In ₹)	
		Railway siding inside wharf	Railway siding at Panambur Marshalling yard
1	All types of Dry bulk cargo	62.67	73.81
2	Bagged Cargo	166.93	197.48
3	Container Empty	Up to 20'	1114.35
		Above 20' and Up to 40'	1671.53
		Above 40'	2228.70
4	Container Laden	Up to 20'	1120.44
		Above 20' and Up to 40'	1680.66
		Above 40'	2240.88

#### Notes for schedule 3.1, 3.2 and 3.3

1. Description of methods mentioned above for Shore handling operations is given below:

#### For Dry Bulk Cargo:

Method	Details of Handling Methods
1	Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignee premises (with hopper)
2	Cargo unloaded onto truck (Without hopper) and moved to storage yard within the Port premises
3	Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within the Port premises for storage
4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.
5	Cargo unloaded onto wharf and loaded on to Trucks and transported to storage yard
6	Export: Cargo unloaded onto Storage yard and loaded onto trucks and transported to the Berth.

#### For Break Bulk Cargo:

Method	Details of Handling Methods
1	Cargo/Container unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa
2	Cargo/Container unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises or vice versa
3	Cargo/Container unloaded onto truck and transported to Storage yard within Port premises or vice versa
4	Cargo/Container unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to Storage yard within Port premises or vice versa

1. The charges prescribed are for the entire shore handling activities consisting of the receipt of the cargo at the hook point, handling on the wharf, transportation to the storage point, storage, delivery of the cargo to the consignee for the import cargo. The reverse cycle will be for the export cargo.
2. The charge for handling cargo at railway siding includes loading of cargo/container at stack yard, transportation and unloading from trucks/tipper/trailers and loading on to railway wagons and vice versa including trimming, covering etc.
3. The charges specified are a composite rate and no other charges can be levied.
4. The Stevedoring and Shore Handling Agent has to engage the Port composite labour gangs for the Shore Handling operation and pay to the Port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling workers.
5. Any incentives to be paid to the Port workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Agent.

**C. Performance Standards:**

**(i). Dry Bulk Cargo:**

The performance standards for Dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1 of the Guidelines issued by the Ministry of Shipping for Determination of Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations.

**(ii). Break Bulk Cargo:**

Sl. No.	Cargo	Productivity norms per shift
1	Bagged cargo	900 Tons
2	Jumbo bags	1680 Tons
3	Iron and steel-coils and slabs	4080 Tons
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	840 Tons
5	Timber hard	1440 Tons
6	Granites and marbles	1000 Tons
7	Containers empty	160 TEUs
8	Containers laden	140 TEUs
9	Project cargo	600 Tons
10	Machinery and machinery parts	600 Tons

**Note for A & B - The norms specified is applicable for both the stevedoring and shore handling Operations.**

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and argument made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This Authority vide Order No.TAMP/76/2016-NMPT dated 8 February 2017 approved upfront stevedoring and shore handling operations on adhoc basis as an interim arrangement. Subsequently, NMPT has requested to notify tariff for few new items namely Iron and Steel-coils & slabs and Iron & Steel-pipes, Tubes, plates for shore handling operations, which was also approved by this Authority as an amendment vide Order No.TAMP/69/2016-NMPT dated 29 March 2017. The current exercise is for fixation of final upfront tariff based on the proposal filed by the NMPT.
- (ii). (a) At NMPT, port has 15 berths, where Dry Bulk cargo, Break Bulk cargo and liquid cargo are handled at the identified berths. The requirement for stevedores exist only for Dry Bulk cargo and Break Bulk cargo which are handled at berth numbers 1 to 4, 6, 7, 8 and 14.

- (b) The Guidelines prescribe norms for twelve broad Commodity Group under each dry bulk cargo and break bulk cargo. The NMPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for eight dry bulk group viz., (i). Finished Fertilizers, (ii) Fertilizer – Raw Material, (iii) Food Grain, (vi) Non Coking Coal (Thermal Coal), (v) Coking Coal, (vi) Iron Ore, Iron Ore Pellets etc. and Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead & Zinc Ore etc., (vii) Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other similar Dry Bulk cargo, (viii) Gypsum and other Ores and Minerals, following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines. The port has not proposed rates for four cargo groups viz. Shredded scrap, Heavy Melting Scrap (HMS), Salt and Aluminium pig iron ingots and similar dry bulk cargo as no cargo in these cargo groups has been handled at the port for the years 2013-16.
- (c) The NMPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for ten break bulk cargo group viz., (i). Bagged cargo, (ii). Jumbo Bags, (iii) Iron and steel- coils & slabs, (iv) Iron, steel- pipes, tubes, plates, (v) Timber logs-Hard, (vi) Granites & Marbles, (vii) Containers Empty, (viii) Containers Laden, (ix) Project Cargo, (x) Machinery and Machinery Parts following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines. The port has not proposed rates for two break bulk cargo groups viz. timber (soft) and Motor vehicles other than through RORO. The port has not handled these cargo groups during the years 2013 to 2016.

In any case, if the NMPT calls upon the stevedores to handle dry bulk cargo or break bulk cargo for which tariff is not sought in the current proposal, the port may file a proposal seeking upfront ceiling tariff for stevedoring and shore handling operations well in time.

(iii). **Productivity Standards for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**

- (a) For cargo groups under Dry Bulk Cargo, the NMPT has proposed productivity and hooks/ shift strictly in line with productivity norms prescribed in the Guidelines. For break bulk cargo as well, the NMPT has proposed productivity strictly in line with productivity prescribed in the Guidelines subject to some modifications as explained hereunder:

As regards hooks/ shift, the port has considered number of hooks as 3 per shift instead of 2.5 per shift for break bulk cargo like Bagged cargo, Jumbo Bags, Iron & Steel and Timber citing that there is no practice of booking labour & Equipment for half shift at NMPT. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. Based on the justification furnished by the NMPT for deviation in number of hooks is accepted as proposed by the NMPT.

The guidelines do not prescribe any productivity norms for Break Bulk Cargo such as Project Cargo and Machinery and Machinery Parts on the ground that these two cargo are not homogeneous in nature and come in different size, shape and weight. Guidelines require the concerned port to consider productivity based on the best productivity achieved by any of the ports in handling such cargo.

The NMPT has considered productivity in respect of each of these two break bulk cargoes at 600 tonnes/ shift. In this regard, it is relevant here to state that the productivity for Project cargo and Machinery and Machinery Parts considered by V.O. Chidambaranar Port Trusts (VOCPT) is 435 tonnes per shift for both these cargo. Visakhapatnam Port Trust (VPT) has considered it at 400 tonnes / shift and 435 per tonnes / shift respectively. The productivity considered by NMPT for Project Cargo and Machinery are found to be higher than the productivity level considered by VPT and VOCPT. The productivity for project cargo considered at other Major Ports like Chennai Port Trust (CHPT), Paradip Port Trust (PPT), Kolkata Port Trust (KOPT) and Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) is less than 600 tonnes considered by NMPT. In view of the above position, the productivity level considered by the NMPT in its proposal for these two break bulk cargo items is considered as proposed by NMPT. The port is advised to consider the best productivity achieved by any of the Major Port Trusts in handling such cargo during the next review, when the relevant and better performance level will be available for such cargo.

The performance norms prescribed in the guidelines for the handling empty container and laden containers are 200 tonnes and 1050 tonnes per hook per shift. For prescribed norms of 2 hooks/ shift, the normative productivity as per the Guidelines works out to 400 tonnes/ shift and 2100 tonnes per shift for empty container and laden containers respectively. The port has converted Performance Norms for containers from tonnage into TEUs by considering the weight of empty and laden container handled at its port. The NMPT, in its original proposal, had proposed to convert tonnes into TEUs by applying conversion ratio of 3 tonnes per empty TEU and 15 tonnes per laden TEU. In the revised proposal, however, NMPT has considered weight of empty Container at 2.5 tonnes to convert tonnes into TEUs. Average handling capacity for laden container is retained as per its original proposal. Based on the conversion factor so applied, productivity considered by NMPT is 80 TEUs/ hook/ shift for empty container (i.e. 200 tonnes/ 2.5 tonnes per empty container) as against 67 TEUs suggested by the Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS). The ANMPS has not given the basis for 67 TEUs. NMPT has considered 70 TEUs/ hook/ shift for laden container which is at par with the number suggested by ANMPS (i.e. 1050 tonnes/ 15 tonnes per laden container). Accordingly, for the prescribed norm of 2 hooks per shift, the port has considered productivity at 160 TEUs per shift for empty Container and 140 TEUs per shift for laden container. The productivity level in TEUs considered by the NMPT taking the productivity norms prescribed in the Guidelines and converting into TEUs based on the weight of the laden and empty containers at its port is relied upon and considered.

- (b) The Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) has submitted that the productivity norms considered by port are higher and not achievable for the reason that there are issues relating to maintenance and availability of equipment and shortage of manpower. When this was brought to the notice of NMPT, the port has stated that norms as prescribed in the Guidelines have been adopted and has further stated that the productivity norms prescribed are reasonable and can be achieved. In fact, productivity of 356 tonnes has been achieved for bagged cargo at berth no.2 against the norm of 300 tonnes. It has requested the port to bring down the productivity for bagged cargo from 330T/shift to 150/200T/ shift, Iron and Steel coils from 1360 to 500T/shift, Jumbo bags from 560 to 350T/shift, Timber Hard from 480 to 300T/shift and Container Empty from 200 to 120 tons. Maintenance issues are controlled factors and such issues cannot be allowed to impact the normative method of fixation of tariff.
- (c) A comparative position of the normative productivity for dry bulk and break bulk cargo as per the Guidelines, the productivity level considered by the port based on the information furnished by NMPT for dry bulk cargo and break bulk cargo is furnished in a statement attached as **Annex - I**.

Since the NMPT has considered productivity as per the norms prescribed in the Guidelines except for deviation in number of hooks for break bulk cargo and conversion of Tonnes to TEUs in respect of containers as explained earlier, the productivity level as considered by the NMPT is taken into account.

(iv). **Rates for the Stevedoring Operations - Dry bulk and Break bulk:**

- (a) As stipulated in Clause 3.5.2 of the Guidelines, the Operating cost for the Stevedoring Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads as discussed in the subsequent paragraphs.
- (b) Equipment hire charge:
  - (i). Annex – VII to the Guidelines prescribes norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations.

As per the said Annex, for ship to shore operations, the normative handling equipment are ship crane or shore crane or HMC or combination of these handling equipments.

As stated earlier, in the final revised proposal, the NMPT has proposed cargo wise single Upfront Tariff for Stevedoring operation. The port has not considered hire

charge for HMC in the upfront tariff calculation. The port has proposed to levy hire charges for HMC separately as per the Scale of Rates notified by this Authority, if deployed by Stevedores. This Authority has in the general revision of SOR of NMPT approved vide Order No.TAMP/22/2015-NMPT dated 27 February 2016 prescribed hire charge in respect of HMC.

The port has proposed a note in the SOR to this effect that hire charge for HMC will be levied additionally as per the Scale of Rates of the NMPT. The note also states that the hire charge for HMC includes grab and, therefore, stevedoring rate without grab is to be made applicable for dry bulk cargo which do not deploy HMC with grab. Consequent to above, the port has arrived at stevedoring rate separately with grab and without grab.

As regards hatch working, norms prescribe Dozer 5T – 1 number per hatch, grabs 1 no. per hook for a few dry bulk cargo and for a few dry bulk cargo viz. Non coking coal, coking coal, iron ore it is 1 no. of excavator per hatch and 1 no. of Grab per hook.

From the detailed working furnished by the NMPT, it is seen that the NMPT has proposed deployment of pay loaders in place of dozers/ excavators.

The NMPT has considered equipment hire charges as per the Normative list of equipment prescribed in the guidelines with minor changes in type of equipment and capacity considered in the revised proposal as per the availability of equipment with the Stevedores and Shore Handling agents and the Port. It is relevant here to state in this regard that even Deendayal Port Trust and Visakhapatnam Port Trust had proposed pay loaders in place of dozers/ excavators based on the local condition of the port which was accepted by this Authority.

For break bulk cargo the port has proposed equipment deployment as per the norms prescribed in the guidelines. For few break bulk cargo which envisages deployment of 2.5 nos. of DFLT, the port has proposed this equipment at 3 nos. citing that equipment are not deployed for 2.5 shift at its port.

Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions.

In view of the above position, and based on justification and analysis given above, equipment deployment proposed by NMPT for stevedoring operation is considered as proposed by NMPT.

- (ii) The Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) has submitted that the port has not considered the cost towards break down of equipment, non-availability of cranes, ship cranes out of order, Ship demurrage, godown demurrage, wagon damage, cargo shortfall at delivery point etc. The port has stated that the point made by ANMPS about cost consideration of the above items is not covered under Stevedoring and Shore handling guidelines. The port has considered equipment following in general the normative list of equipment with slight deviation based on the equipment being used in practice and has requested this Authority to consider the same. This clarification furnished by NMPT is accepted.
- (iii) A comparative position of the equipment deployment proposed by NMPT for Stevedoring operation vis-à-vis the norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines and justification furnished by the NMPT for deviation, if any, from the prescribed norms is attached as **Annex - II** for dry bulk cargo and break bulk cargo.
- (iv) As per the Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.



The NMPT has, in its proposal, estimated hire charges for equipments taking into consideration the lowest hire charge of equipment obtained by the port for most of the equipment. For a few items the estimate is based on enquiry of hire charge and some are based on rate prescribed in the SOR of NMPT. The NMPT has furnished a statement in support thereof. The unit rate of equipment hire charge considered by NMPT based on the detailed statement furnished by the port is relied upon.

- (v) As stated earlier, the NMPT has not included hire cost of usage of Harbour Mobile Cranes (HMC) in the upfront tariff calculation. The handling rate for usage of the HMC will be as per the rate notified by this Authority which has been excluded in the ceiling tariff proposed by the port. Even in Cochin Port Trust (COPT), Mormugao Port Trust (MOPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT), this Authority has allowed collection of hire charges prescribed in their respective Scale of Rates for HMC separately. Hence, the similar prescription proposed by the NMPT is accepted.

(c) **Labour Cost:**

- (i) As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in Annex – VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed in the norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost. The port in the revised proposal has considered the labour deployment following the norms prescribed in the Guidelines.

The ANPSA has pointed out that NTA is not implemented by the port. The ANPSA has viewed that without implementing the award working out the labour Cost is not correct and detrimental to the interest of the Stevedores. The port has maintained that it has followed the norms prescribed in the guidelines for estimating the labour cost. The labour deployment for handling various cargo items is required to be as per the norms prescribed by the NTA. No relaxation is given in the guidelines in this regard on account of non-implementation of NTA by NMPT. Since the labour cost estimated by the port follows the norms prescribed in the guidelines, this Authority is bound to consider the same. The port has proposed to levy the per tonne levy for deployment of labour from Registered Cargo Handling Wing (RCHD) separately which is discussed in subsequent paragraphs.

- (ii) The Guidelines do not stipulate any norms towards deployment of one Tindal for Dry Bulk operations. It was understood during processing of stevedoring and shore handling proposal of KPT, that Tindal who is the leader of the Gang is a mandatory requirement per shift. The NMPT was requested to examine the requirement of Tindal in light of above and make necessary modification in the proposal. The NMPT has considered the requirement of Tindal and accordingly modified the proposal. Recognising that the number of labour considered by the NMPT is based on NTA, the labour deployment as proposed by the port is considered.
- (iii) The port has furnished detailed working for arriving of labour cost for each of the categories of labour. On perusing the working furnished by the NMPT it is seen that the port has captured the impact of the impending Wage Revision of Class I to IV employees of all Major Ports at 15% of the gross salary. The wage revision reportedly due from 01 January 2017 has not come into effect. The impact of the wage revision on the tariff is not known at this juncture. Consideration of the impact of the wage revision at this stage in prescription of tariff for the stevedoring and shore handling operations to be rendered by stevedores may lead to a position of stevedores collecting a higher tariff from the users but at the same time not parting with the higher wages to the labour due to non-implementation of the wage revision. It is relevant here to state that in case of Chennai Port Trust which also had captured impact of wage revision at 15%, while arriving at upfront tariff for stevedoring and shore handling operations, this Authority had, for reasons cited above decided not to consider the impact of the wage revision to determine the stevedoring rates. Flowing

from the decision taken in the CHPT, in NMPT as well, the provision for impending wage revision is not captured on the upfront tariff calculation for stevedoring operations. The NMPT is advised to come up with a separate proposal, if required, for the limited extent of capturing the impact of the increase in labour cost upon finalization of Wage revision in line with the decision taken in the CHPT case.

Subject to above modification, the unit cost of labour which is based on the prevailing cost at the port is considered.

- (d) Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Guidelines.
- (e) As stipulated in Clause 5 of the Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by NMPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (f) For reasons cited earlier, the port has furnished separate working for stevedoring operations for dry bulk cargo with grabs provided by stevedores and for handling by ship gear / grabs not provided by stevedores.

As regards container, the port has proposed a note in the working for arriving at the upfront tariff stating that the rate prescribed is for container upto 20'. For container from 20' upto 40' container and container above 40', port has stated that the rate shall be 1.5 times and 2.0 times respectively of the rate of 20' container. Since the multiplying factor proposed by the NMPT is in line with the prescription made in working guidelines issued under Tariff Policy 2015 the proposal of NMPT in this regard for stevedoring and shore handling tariff is approved. In the SOR applying the above formula, the port has proposed separate rate for container from 20' up to 40' container and above 40' container, which is approved.

- (g) The port has, while arriving at the proposed rate, considered the cargo wise share of foreign cargo and coastal cargo based on cargo traffic handled by the port in the year 2016-17 and has considered the impact of coastal concession while arriving at the proposed tariff. The share of foreign cargo / coastal cargo as considered by the NMPT is relied upon.
- (h). A working to arrive at the upfront stevedoring tariff for dry bulk cargo with grabs provided by stevedores, for handling by ship gear / grabs not provided by stevedores and break bulk cargo as furnished by NMPT and modified working considered by us in view of modification in the labour cost based on the various parameters discussed above is attached as **Annex - III (a) to (c)**.

(v) **Rates for the Shore handling Operations:**

- (a) As stipulated in Clause 4.5.2 of the Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.
- (b) Equipment hire cost:
  - (i) Clause 4.4.1 and 4.4.2 of the Guidelines list down the five different handling methods for shore handling operations of dry bulk cargo and four methods for handling break bulk cargo. In the final revised proposal dated 22 February 2018, the NMPT has proposed shore handling rates as per the five methods prescribed in the Guidelines for dry bulk cargo. Apart from that, for dry bulk cargo, as stated earlier, port has, in its final revised proposal, sought tariff under method 6 for Export cargo i.e. cargo unloaded onto storage yard and loaded onto trucks and transported to the Berth. The tariff under this method is proposed within 1 km and beyond 1 km. The method 6 proposed by the NMPT for export cycle appears to be comparable to the method 5 prescribed in the guidelines for dry bulk cargo which is for import cycle but reverse cycle as it is meant for export cargo. It is relevant here to state that the Chennai Port Trust had sought separate stevedoring and shore handling tariff for a few dry bulk and break bulk cargo for export cycle citing that there are various factors at its port like reduced availability of space for cargo aggregation/ dumping at

the berth, day light traffic restrictions in the city for entry/ exit of heavy laden vehicles into/ out of the port which impact the aggregation of cargo in the export cycle as compared to the import cycle, thereby leading to different productivity of the same cargo in the import cycle and export cycle. At the NMPT, the port has sought only separate shore handling tariff under the method 6 for export dry bulk cargo unloaded onto storage yard and loaded onto trucks and transported to the Berth. The productivity of cargo is considered by the port at par with the productivity considered under other 5 methods. Since the port has sought separate tariff under this method based on equipment deployment proposed for export cargo and based on the position obtained at the CHPT, separate tariff for export cargo under method 6 is considered as proposed by the port.

In respect of break bulk cargo, the NMPT has proposed shore handling rates as per the four methods prescribed in the Guidelines.

The methods of handling dry bulk and break bulk cargo for shore handling operations as envisaged by NMPT for proposing the rates for shore handling operations is relied upon.

- (ii) The port has followed the normative level of equipment prescribed in the guidelines for shore handling operations for both dry bulk cargo and break bulk cargo except for minor deviation.

In place of Trucks of 15T prescribed in the guidelines for shore handling operations under various methods, the port has proposed deployment of 25T Tippers. The port has stated that the slight deviation in the equipment deployment proposed by the port is based on availability of equipment with the shore handling agents and the port. Under method 3 of shore handling operations, for a few dry bulk cargo items viz. finished fertiliser, fertiliser raw material, food grains, gypsum and other minerals, and limestone, dolomite etc., the guidelines prescribe 4 number of hoppers of 30cub. As against that, the port has considered 3 number of hoppers at par with no of hooks considered in arriving at the productivity of above said dry bulk cargo.

For handling Jumbo bag under method 3, the port has proposed deployment of 3 numbers of Fork lift Truck of 5T though not prescribed in normative list of equipment. The port has justified it stating that it is not possible to handle jumbo bags manually.

The number of equipment proposed by the NMPT under Method 6 for export dry bulk cargo are found to be comparable with the number of equipment prescribed under method 5 except for lower number of dozers and payloaders proposed for iron ore, non coking coal and coking coal. Recognising that separate stevedoring and shore handling tariff for export cargo has been proposed by the port in the instant case, the equipment deployment proposed by the port for shore handling operation of dry bulk export cargo under the method 6 is considered as proposed by the NMPT.

- (iii) A comparative position of the equipment deployment as per norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, and equipment deployment proposed by NMPT for the methods adopted by the port for Shore handling operation and justification furnished by the NMPT for slight deviation, if any, from the prescribed norms is attached as **Annex - IV** for dry bulk cargo and break bulk cargo.

Clause 1.8 of the Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and in view of justification furnished by NMPT for deviation from norms as brought out in said Annex, the equipment profile proposed by NMPT is accepted.

- (iv) Clause 4.5.6. of the guidelines stipulates that the concerned port shall obtain the hire cost of equipment from the market for determination of the upfront tariff.

As stated earlier, the NMPT has, in its proposal, estimated hire charges for equipments taking into consideration the lowest hire charge of equipment obtained by the port for most of the equipment, for a few items it is stated to be based on enquiry done by the port. The NMPT has furnished a statement in support thereof. The unit rate of equipment hire charge considered by NMPT based on the statement furnished by the port is, therefore, relied upon.

(c) Labour Cost:

Clause 4.5.7. of the Guidelines stipulates the norm for estimating labour cost for shore handling operations at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively. The labour estimated by the NMPT is at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo and 10% of the equipment hire cost for Break bulk cargo, which is per the stipulation contained in Clause 4.5.7. of the Guidelines.

Annex- X to the Guidelines prescribes equipment norms for handling break bulk cargo under various methods. For shore handling operations for break bulk cargo, under Method-1 i.e. cargo unloaded onto truck and transported to storage yard within the port premises or vice versa, the norms do not prescribe any equipment in respect of Jumbo Bags, Iron & Steel-Coils & Slabs, Iron & Steel Pipe, Tubes and Plates, Granites and Marbles, Containers Empty and Container Laden since cargo is directly delivered to consignee premises under this method.

Whilst the NMPT has considered nil equipment as prescribed in the guidelines for these items, the NMPT, while assessing the upfront tariff for these cargo items under the above mentioned method 1, has considered labour cost at ₹15000 for Jumbo Bags, Iron & Steel- Coils & Slabs, Iron & Steel Pipe, Tubes and Plates and ₹10,000 for Granites and Marbles, Containers Empty, Container Laden, Project Cargo and Machinery and Machinery Parts. The labour cost is estimated at ₹5000/- per hook per shift (4 labours per hook @ ₹1250/- per labour inclusive of wages, PF, ESI and incentive). For 3 hooks labour charges is considered ₹15000/- per shift and for 2 hooks at ₹10000/- per shift. Since no equipment is prescribed for these cargo items in the guidelines, the port has requested this Authority to consider admittance of labour cost estimated by the port.

In this context, it is relevant here to state that even while disposing the stevedoring and shore handling tariff proposal of VOCPT, the port had considered equipment as nil as per the guidelines, but had considered labour cost at ₹10,000 per shift which was considered by this Authority. If no equipment is assigned as per norms, then the labour cost which is linked to equipment hire cost will also be nil and consequently overheads, total cost will also be nil and it will not be possible to propose tariff for these few cargo items. In COPT and DPT, the ports have, based on their local condition of handling these break bulk cargo items, proposed equipment for these break bulk items and labour cost linked as percentage to the equipment cost as per the prescribed norms is considered.

Clause 1.8 of Stevedoring and Shore handling Guidelines allows that this Authority to accept necessary adjustments in the norms, based on the justification to be furnished by the concerned Port Trust keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in these guidelines.

In view of the justification furnished by NMPT for the deviation from the norms, the labour cost as estimated by NMPT at ₹15,000/- and ₹10,000/- per shift for a few cargo items as explained above is considered as estimated by NMPT.

(d) Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have to be estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Guidelines for shore handling operations. The NMPT has considered the Operation Overheads and Administrative Overheads as prescribed in the Guidelines.

(e) As stipulated in Clause 5 of the Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by NMPT to arrive at the upfront shore handling tariff.

- (f) The port has, while arriving at the proposed rate, considered the cargo wise share of foreign cargo / coastal cargo based on cargo traffic handled in the year 2016-17 and has considered the impact of coastal concession while arriving at the proposed tariff. The share of foreign cargo / coastal cargo as considered by the NMPT is relied upon.
- (g). The cost statement for determination of the upfront tariff for shore handling operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by NMPT and considered by us based on the various parameters discussed above is attached as **Annex - V**.

(vi) **Rates for the loading/ unloading cargo onto rakes for Railway Movement of cargo:**

- (a) The port has stated that the stevedoring and shore handling Guidelines do not prescribe norms for the operation of Railway wagon loading i.e. loading of cargo at storage yard and transporting to Railway siding and loading on to the railway wagons. However, the port proposed shore handling rate for loading and unloading of cargo onto railway wagon reportedly based on the equipment/labour deployed for the above activity at NMPT. The port has furnished separate working for arriving at rate for loading / unloading cargo onto railway wagons under two categories viz. (i) railway siding within wharf (ii) Railway siding at Panambur Marshalling Yard for all types of dry bulk cargo and for two break bulk cargo i.e. bagged cargo and container as well under the above two categories.
- (b) The port has considered the productivity of loading and unloading onto rakes at 3800 tonnes/ rake for Dry bulk cargo, 2200 tonnes/ rake for bagged cargo and 80 TEUs/rake for container based on the average loading/ unloading for cargo onto rakes achieved at NMPT. In the absence of any norms prescribed in the guidelines for loading/ unloading cargo onto rakes for railway movement, submission of the port that the loading/ unloading rake considered by the port is based on the average loading/ unloading of these cargo groups onto rake at the NMPT is relied upon and the same is considered.
- (c) The port has considered equipment hire charge for this activity based on the per shift hire charge of equipment deployed at its port for this operations.
- (d) As regards labour, for dry bulk cargo port has considered it at 5% of the equipment hire cost and for container (break bulk cargo), the port has estimated labour cost at 10% of the equipment hire cost adopting the norms prescribed for shore handling operations. In case of bagged cargo, port has stated that manual handling is involved and that labour charges are considerably higher than the norms prescribed for shore handling operations at 10% of equipment cost. The port has considered labour cost for bagged cargo at ₹15 per tonne at storage yard and ₹48 per tonne at wagon loading point based on the actual labour cost for deployed at the port for this activity. Based on the above justification furnished by the port, the labour cost estimate is considered at the level considered by NMPT.
- (e) Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated by the port at 20% of the equipment hire cost and labour cost, adopting the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for shore handling operations.
- (f) As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by NMPT to arrive at the handling tariff for loading/ unloading operations on railway wagon.
- (g) The cost statement for determination of the upfront tariff for loading/ unloading operations on railway wagon for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by NMPT and considered by us based on the various parameters discussed above is attached as **Annex - VI**.

- (vii) Based on the above analysis and taking into consideration the submissions made by the NMPT the upfront Stevedoring and Shore Handling Charges for dry bulk cargo and Break bulk cargo is approved as proposed by the Port in its proposal subject to modification in the stevedoring rate as explained above and corrections for few arithmetical errors and rounding off errors observed in respect of the computation of rate.

- (viii) (a) As per clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo.

- (b) Performance Standards proposed by NMPT for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff are discussed in the following paragraphs:

The port had in its original proposal proposed performance standards at par with productivity level considered by in in the upfront tariff calculation for stevedoring tariff. The port was requested to confirm that the proposed Performance Standards is based on the berthing policy issued by MOS dated 16.06.2016 as required in the said guidelines. If not, the port was requested to consider to propose Performance Standards for dry bulk cargo as per the Berthing Policy as provided in the clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

The NMPT has stated that a separate proposal for performance Norms as per the Berthing Policy for Dry bulk has been submitted to the TAMP for approval. The NMPT has in the final revised proposal of February 2008 proposed a note as regards Performance standards for dry bulk cargo stating that the performance standards for Dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No. PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1 of the Guidelines issued by the Ministry of Shipping for Determination of Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations.

It is relevant here to state that based on the proposal of the port under the Berthing Policy, this Authority has already approved Performance Standards for Dry Bulk for 100T HMC, 64T HMC and by ship crane vide Order No.TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017. The port had then stated that the Performance Standards may be revised subject to outcome of review of performance norms after one year. Accordingly, the validity of the Performance Standards approved by this Authority under Berthing Policy in said Order is prescribed for one year from the effective date of its implementation i.e. from 21 October 2017 to 20 October 2018.

That being so, the note proposed by the NMPT as regards Performance standard for dry bulk cargo which is broadly in line with the Clause 7.1 of Stevedoring and Shore handling Guidelines is approved subject to slight modification. The proposed note is modified to state that Performance standards for dry bulk cargo to be achieved for 100% WPI escalation will be as the Performance norms approved by this Authority vide Order No.TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017 under the Berthing Policy issued by the MOS vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016.

The port is advised to file the proposal for review of performance norms approved by this Authority vide Order dated 21 July 2017 under the Berthing Policy atleast two months prior to expiry of its validity.

- (c) Performance Standards proposed by NMPT for Break Bulk cargo are discussed below:

(i) As per clause 7.1 of the guidelines. Performance Standard for cargo other than Dry Bulk cargo shall be prescribes by respective port for 100% indexation in SOR.

(ii) It is seen that the port has proposed Performance standards for break bulk cargo at par with the productivity level considered by it in the upfront tariff calculation. Hence, the same is approved as proposed by the port.

- (ix) (a) The NMPT has proposed to define the term “Board”, “Guidelines” and “Traffic Manager”. The term Board is defined in the Major Port Trusts Act, 1963. The term Traffic Manager is not used in the Upfront Tariff Scale of Rates. As regards the term “guidelines” is not found necessary to define this term as nowhere in other Major Port Trust, this term has been defined. The term have also not been defined in the upfront tariff schedule for stevedoring and shore handling operations. Hence definition of these three terms are not prescribed in the SOR.

- (b) The NMPT has proposed to define the term “Stevedoring and Shore handling License”. License for Stevedoring and Shore handling agents is covered under clause 4 of the

Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 issued by the Ministry of Shipping in June 2016 and hence need not be prescribed in the Scale of Rates as it is not a tariff related matter.

- (c) The adhoc upfront tariff approved by the NMPT defines the terms “stevedore” and “Shore Handling Agent” separately. As against that, the NMPT has proposed two definitions of the term “Stevedoring and Shore handling Agents” and “Stevedoring and Shore Handling License”. The definition of Stevedoring and Shore Handling License as the License issued by the Chairman as per the provisions of the “New Mangalore Port Trust (Licensing of Stevedoring and shore Handling) Regulation 2017. The second definition defines the term an authorized agent who has been issued the “Stevedoring and Shore handling License” for loading and unloading and storage of cargo in any form on board the vessels in Port, arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal Transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks. The first definition about issuing license falls under the domain of the Major Port Trust and is governed by the applicable provisions and hence need not be prescribed in the upfront tariff schedule. The second definition is in line with the activities covered under stevedoring and shore handling except in place of the word “stowage” under stevedoring the port has used the word “storage”. As per Clause 6.6. of the stevedoring guidelines, wharfage, storage charge and miscellaneous charges shall continue to be levied by the port separately as per the prevailing Scale of Rates. That being so, the proposed definition is modified only to the extent of replacing the word “storage” with “stowage” to be in line with the guideline provision.
- (d) The definitions of other relevant terms prescribed by this Authority while approving adhoc upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling at NMPT is prescribed in the upfront tariff schedule while approving the final rates.
- (x) The port has proposed only four general terms and conditions. This Authority has approved twenty general terms and conditions while granting adhoc upfront tariff which are exhaustive and same are prescribed in the upfront tariff schedule while approving the final rates. The notes 1.2.1 and 1.2.4 proposed by NMPT are already covered in the general notes approved and hence not duplicated. Note No.1.2.3 proposed by the NMPT states that the performance norms to be achieved remain the same for handling both foreign and coastal cargo. Such a note is not prescribed in upfront tariff schedule for stevedoring and shore handling operations at other Major Ports. However, since the proposed note is to bring in explicitly, the same is incorporated as proposed by NMPT at note no.(xii).

The NMPT has also proposed a note no. 1.2.2 under General conditions stating that the tariffs are for handling cargo meant for export and import. If the cargo to be handled is coastal, rates prescribed for Coastal cargo will apply. The proposed note is incorporated as note no (xiii) as proposed by the port. Consequent to insertion of above two notes, the sr. no. (xii) to (xx) in the final SOR are renumbered as (xiv) to (xxii).

- (xi) The NMPT has proposed few notes under Schedule of 2.1 and 2.2 relating to stevedoring charges which are discussed hereunder:
  - (a) The first note proposed by NMPT was already prescribed in the adhoc upfront tariff and hence same is continued to be prescribed.
  - (b) As stated earlier, the port has proposed note (2) which states that in case Harbour Mobile Crane is deployed, hire charges per ton at the rate specified in NMPT Scale of Rates will be additional. The hire charges for Harbour Mobile Crane includes grab and therefore Stevedoring charges for “without grab” shall be applicable for dry bulk cargo. The proposed note is approved for reasons already stated earlier.
  - (c) The port has stated that the Stevedores and Shore Handling Agents shall continue to pay levy for supply of Cargo handling worker from the Registered Cargo Handling Labour Wing (RCHW) and incentives for cargo handling operation in terms of Chapter VII of the general Scale of Rate of NMPT approved by this Authority. The port has clarified that rates proposed in the present proposal are for the Upfront ceiling tariff for Stevedoring Operation and the same cannot be compared with RCHW charges collectable by NMPT. The deployment of

labour is as per the Industrial Dispute Settlement entered between NMPT and workers representing the Union. The port has further stated that during the year 2016-17, RCHW is in huge deficit and any change in the Policy with regard to this subject may have serious financial implication on Port. In this context, the port has proposed note 3 which states that the Stevedoring and Shore Handling operator has to engage the Port composite labour gangs for the stevedoring operation and pay to the Port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling workers. The proposed note 4 states that incentives to be paid to the workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Operator. As regards the note proposed by NMPT, it is to state that the SOR approved by this Authority for general revision of SOR of NMPT already prescribes a note that the levy to be paid for deployment of labour for RCHW will be in addition to incentive calculated as per settlement / schemes and payable to NMPT by the licensed stevedores. The port has proposed this note 4 in upfront tariff for stevedoring operations to avoid an ambiguity. It is relevant here to state that Clause 3.5.4. of the Stevedoring and shore handling guidelines states that Port will continue to charge and collect the wharfage, storage charges or any miscellaneous charges prescribed in the Scale of Rates of the Port. The above notes proposed by NMPT were included in the adhoc upfront tariff approved by this Authority. The same is allowed to continue in the final rate based on the reasoning given by the port. Even the VOCPT had proposed to continue with the per tonne levy for deployment of labour from CHD which was approved by this Authority.

- (d) As stated earlier, the port has arrived at separate tariff for loading/ unloading of cargo onto railway wagon. In this context, the NMPT has proposed a note no.5 stating that the charge for handling cargo at railway siding includes loading of cargo/ container at stack yard, transportation and unloading from trucks/tipper/trailers and loading on to railway wagons and vice versa including trimming, covering etc. The proposed note lists down the activities covered therein and hence is approved as proposed by Port.
- (xii) As per Clause 2.10 of the Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Since the proposal of NMPT is of the end of the year 2016, the base year for WPI escalation is prescribed as 01 January 2017. Accordingly, a suitable note is prescribed in the upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling operations.
- (xiii) Clause 2.8 of the Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction issued by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) MOS, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff needs to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets which are not eligible for Coastal Concession. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

In this regard, the NMPT has, in its proposal, proposed separate concessional rate for coastal cargo at 60% of the tariff for foreign cargo as per coastal concession policy issued by the MOS. The port has while arriving at the proposed rate considered the share of foreign cargo/ coastal cargo based on 2016-17 actual traffic and has considered the impact of coastal concession which arriving at the proposed tariff as already stated earlier.

In view of Clause 2.8. of the Stevedoring and shore handling guidelines and also recognising that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on all charges prescribed for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy while approving upfront tariff for stevedores and shore handling operations.



As regards, non coking coal (Thermal Coal) and iron ore and iron ore pellets, the NMPT has rightly proposed tariff for both foreign and coastal cargo at par as these cargo items are not eligible for coastal concession. Under Coking coal cargo group, the port has categorised Petroleum coke separately and has not proposed coastal concession for this cargo. In the general SOR of the NMPT also, wharfage rate for Pet coke is proposed the same for both foreign cargo and coastal cargo as POL products are not eligible for coastal concession as per the coastal policy direction issued by the MOS. On the same analogy, for upfront tariff for stevedoring and shore handling operations, the port has not proposed coastal concession for petroleum coke. Since the proposal of NMPT for non prescription of concessional tariff for coastal petroleum coke cargo is in line with the coastal policy direction issued by the MOS, the same is considered for approval as proposed by the NMPT.

It is relevant to state that in view of submission made by Mormugao Port Trust (MOPT) while processing its proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling that coastal concession policy should not be applicable for this exercise and in view similar request from few other Major Port Trust, this Authority has requested the MOS in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited. If the response of the MOS (to be received) on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded based on proposal of the NMPT, a suitable amendment is issued at that point of time.

- (xiv) (a) Clause 2.11. of the Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms and will be valid for a period of three years.
- (b) It is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and MOS vide letter No.TAMP/47/2000-MBPT dated 06 May 2002.

In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the port is advised to apply the ceiling rates approved to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years.

- (xv) (a) As per clause 2.7 of the Guidelines, the upfront tariff approved by this Authority are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The authorised individual stevedoring and shore handling operator may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b) As per clause 2.9 of the Guidelines, the authorised individual stevedoring and shore handling operator shall charge only for services provided by them. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (xvi) This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations on adhoc basis vide Order No.TAMP/69/2016-NMPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates approved will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette as per the general approach followed by this Authority. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis will be recognized as such. There will not

be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as held by this Authority in the interim Order dated 08 February 2017.

- (xvii) **If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the NMPT may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.**

- 14.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, this Authority approves the Schedule of Upfront Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the NMPT attached as **Annex - VII** and **VIII** respectively.
- 14.2. he ceiling rates approved are to be applied to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The port is advised to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.
- 14.3. As stipulated in Clause 2.4. of the Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by TAMP will be mentioned in the agreement in respect of the operator.
- 14.4. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieve the prescribed performance standards as per **Annex - VIII** in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.
- 14.5. As stipulated in Clause 8.1. of the Guidelines, the operator shall furnish to the NMPT and to this Authority, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.
- 14.6. As stipulated in Clause 8.2. of the Guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, this Authority shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. Decision of this Authority in this regard would be final.
- 14.7. (a). As stipulated in Clause 9.1. of the Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the agreement in respect of the operator.
- (b). As stipulated in Clause 9.2. of the Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the NMPT and this Authority on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- 14.8. As stipulated in Clause 10 of the Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the NMPT. The NMPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[Advt.-III/4/Exty./70/18-19]

## Annex - I

New Mangalore Port Trust

**Comparative position of the productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines vis-a-vis the parameters taken into account by the NMPT to arrive at the proposed productivity levels and justification for deviation from the prescribed norms furnished by NMPT.**

Stevedoring operations - Productivity norms

Sr. No.	Commodity group	Productivity norms as per Guidelines			Productivity norms as proposed by NMPT per shift	Deviation (Yes/No)	Justification for deviation, if any, as explained by NMPT
	As per Guidelines		Average No of Hooks per Shift	Productivity Per Shift per day			
I	<u>Dry bulk</u>						
1	Finished Fertilizers	900	3	2700	2700	No	NA
2	Fertilizer - Raw Material	810	3	2430	2430	No	
3	Food Grains	660	3	1980	1980	No	
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	1000	4	4000	4000	No	
5	Coking Coal	900	4	3600	3600	No	
6	Iron Ore and Iron Ore Pellets	1460	4	5840	5840	No	
7	Bentonite, Bauxite, Copper Con Led & Zinc.Ore	1460	4	5840	5840	No	
8	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	1080	3	3240	3240	No	
9	Gypsum, other ore and minerals	870	3	2610	2610	No	
II	<u>Break bulk</u>						
1	Bagged cargo	300	2.5	750	900	No	NA
2	Jumbo Bags	560	2.5	1400	1680	No	
3	Iron and steel- coils and slabs	1360	2.5	3400	4080	No	
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	280	2.5	700	840	No	
5	Timber logs-Hard	480	2.5	1200	1440	No	
6	Granites and Marbles	500	2	1000	1000	No	
7	Containers Empty	200	2	400	160 TEUs #	No	
8	Containers Laden	1050	2	2100	140 TEUs ##	No	
9	Project Cargo	The Cargo are Homogeneous and they come in different size , shape and weight. Hence no productivity norm prescribed. The tariff to be prescribed in the best productivity achieved by any of the ports in handling such cargo.	No Norms	No Norms	600	NA	----
10	Machinery and Machinery Parts		No Norms	No Norms	600	NA	----

# Equivalent performance Norms for containers Empty weighing average 2.5 Ton per TEU =  $400/2.5=160$  TEUs

## Equivalent performance Norms for containers laden weighing average 15 Ton per TEU =  $2100/15=140$  TEUs

## Annex - II

Comparative position of the equipment norms prescribed for Stevedoring Operations in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines vis-à-vis equipment deployment proposed by NMPT is tabulated below:

Sr. No.	Commodity group	As per Guidelines	As proposed by port	Deviation from norm	As per Guidelines	As proposed by port	Deviation from norm, if any and justification furnished by the port
		Handling equipment for ship to shore	Handling equipment for ship to shore		Handling equipment for hatch working	Handling equipment for hatch working	
	<u>Dry bulk</u>						
1	Finished Fertilizeres	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or HMC or combination of these	No	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook	Payloader-5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook	1.Instead of Dozers/excavators the port has considered pay loaders. 2.Normative list of equipment are considered except with minor changes in type of equipment and capacity as per the availability of equipment with the Stevedors and Port. 3.Pay loader are used for loading dry bulk cargo which spills onto the Wharf for loading onto tipper.
2	Fertilizer-Raw-Materials	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or HMC or combination of these	No	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook	Payloader-5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook	
3	Food Grains	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or HMC or combination of these	No	Dozer 5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook	Payloader-5T - 1 No. Per hatch, Grabs - 1 No./ hook	
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or HMC or combination of these	No	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	Pay loader-10.5 T-1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	
5	Coaking Coal	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or HMC or combination of these	No	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	Pay loader-10.5 T-1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate Led and Zinc Ore	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or HMC or combination of these	No	Excavator -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	Pay loader-10.5 T-1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	
7	Other Ores and Minerals	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or HMC or combination of these	No	Dozer-1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	Pay loader-5T-1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	
8	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk Cargo	Ship Crane or Shore Crane or HMC or combination of these	Ship Crane or HMC or combination of these	No	Dozen 5T -1 No. Per hatch, Grab - 1 No./ hook	Payloader-5T-1No per hatch, Grabs -1/hook	

**Note :** For HMC, Hire Charges as per SOR approved by TAMP will be levied.

**Break bulk**

Sr. No.	Commodity group	As per Guidelines	As proposed by port	Deviation from norm	As per Guidelines	As proposed by port	Deviation from norm, if any
		Handling equipment for ship to shore	Handling equipment for ship to shore for number of hooks as applicable		Handling equipment for hatch working	Handling equipment for hatch working	
1	Bagged Cargo	By net slings (maximum load 5T) and hooks if required (2.5 nos.)	Slings-3 Nos.	No	No Equipment	NA	NA
2	Jumbo Cargo	By hooks (2.5 nos.)	Slings -3 Nos.	No	DFLT 5T - 1 No. (2.5 nos.)	DFLT 5T - 3	No Deviation in equipment type and capacity
3	Iron and	By ship cranes using	Slings -3 Nos.	No	DFLT 30T - 1 No.	DFLT 30T - 3	

	Steel - Coils and Slabs	wire rop slings attached to the hooks (2.5 nos.)			(2.5 nos.)		except for considering 3 Nos of DFLT as against 2.5 as port has stated that there is no concept of deployment of equipment for 2.5 hook/hatch.
4	Iron and Steel - Pipes, Tubes, Plates	By ship cranes using slings (2.5 nos.)	Slings-3 Nos.	No	DFLT 30T - 1 No. (2.5 nos.)	DFLT 30T - 3	
5	Timber logs - Hard	By ship cranes using log grabs	Slings-3 Nos.	No	Log Grabber 10T - 1 No.	Log Grabber 10T- 3	No
6	Granites and Marbles	By ship cranes using slings	Slings-2 Nos.	No	DFLT-30T-1 No.	DFLT 30T - 2	No
7	Containers Empty	By ship cranes using manual spreaders	Manual spreader- 2 Nos	No	No Equipment	NA	NA
8	Containers Laden	By ship cranes using manual spreaders	Manual spreader- 2 Nos	No	No Equipment	NA	NA
9	Project Cargo	By ship cranes using slings	Manual spreader with Slings - 2 Nos.	No	No Equipment	NA	NA
10	Machinery and Machinery Parts	By ship cranes using slings	Slings-2 Nos.	No	No Equipment	NA	NA

Annex - III(a)

## DRY BULK CARGO - WITH GRAB PROVIDED BY STEVEDORES

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT

## DRY BULK CARGO

(Per MT/Rs)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff proposed by NMPT	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost Per Shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	117000	27272	144272	28854	28854	201980	40396	242376	89.77	100.00%	0.00%	89.77	53.86
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	110250	27272	137522	27504	27504	192530	38506	231036	95.08	100.00%	0.00%	95.08	57.05
3	Food Grains	1980	1980	99000	27272	126272	25254	25254	176780	35356	212136	107.14	100.00%	0.00%	107.14	64.28
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	244000	34819	278819	55764	55764	390347	78069	468416	117.10	100.00%	0.00%	117.10	117.10
5(a)	Coking Coal	3600	3600	234000	34819	268819	53764	53764	376347	75269	451616	125.45	99.85%	0.15%	125.52	75.31
5(b)	Petroleum Coke	3600	3600	234000	34819	268819	53764	53764	376347	75269	451616	125.45	100.00%	0.00%	125.45	125.45
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	290000	34819	324819	64964	64964	454747	90949	545696	93.44	100.00%	0.00%	93.44	93.44
7	Benotonic, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	5840	290000	34819	324819	64964	64964	454747	90949	545696	93.44	0.00%	100.00%	155.74	93.44
8	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	130500	27272	157772	31554	31554	220880	44176	265056	81.81	100.00%	0.00%	81.81	49.08
9	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	114750	27272	142022	28404	28404	198830	39766	238596	91.42	100.00%	0.00%	91.42	54.85

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and modified by TAMP

## DRY BULK CARGO

(Per MT/Rs)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considered by TAMP	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost Per Shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	117000	24009	141009	28202	28202	197413	39483	236896	87.74	100.00%	0.00%	87.74	52.64
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	110250	24009	134259	26852	26852	187963	37593	225556	92.82	100.00%	0.00%	92.82	55.69
3	Food Grains	1980	1980	99000	24009	123009	24602	24602	172213	34443	206656	104.37	100.00%	0.00%	104.37	62.62
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	244000	30657	274657	54931	54931	384519	76904	461423	115.36	100.00%	0.00%	115.36	115.36
5(a)	Coking Coal	3600	3600	234000	30657	264657	52931	52931	370519	74104	444623	123.51	99.85%	0.15%	123.58	74.15
5(b)	Petroleum Coke	3600	3600	234000	30657	264657	52931	52931	370519	74104	444623	123.51	100.00%	0.00%	123.51	123.51
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	290000	30657	320657	64131	64131	448919	89784	538703	92.24	100.00%	0.00%	92.24	92.24
7	Benotonic, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	5840	290000	30657	320657	64131	64131	448919	89784	538703	92.24	0.00%	100.00%	153.74	92.24

8	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	130500	2409	154509	30902	30902	216313	43263	259576	80.12	100.00%	0.00%	80.12	48.07
9	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	114750	2409	138759	27752	27752	194263	38853	233116	89.32	100.00%	0.00%	89.32	53.59

## Annex - III(b)

## DRY BULK CARGO - WITH GRAB PROVIDED BY STEVEDORES

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and modified by TAMP

## DRY BULK CARGO

(Per MT/Rs)

r. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff proposed by NMPT	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost Per Shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	49500	27272	76772	15354	15354	107480	21496	128976	47.77	100.00%	0.00%	47.77	28.66
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	49500	27272	76772	15354	15354	107480	21496	128976	53.08	100.00%	0.00%	53.08	31.85
3	Food Grains	1980	1980	49500	27272	76772	15354	15354	107480	21496	128976	65.14	100.00%	0.00%	65.14	39.08
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	75.10	100.00%	0.00%	75.10	75.10
5 (a)	Coking Coal	3600	3600	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	83.45	99.85%	0.15%	83.50	50.10
5(b)	Petroleum Coke	3600	3600	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	83.45	100.00%	0.00%	83.45	83.45
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	51.44	100.00%	0.00%	51.44	51.44
7	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	5840	144000	34819	178819	35764	35764	250347	50069	300416	51.44	0.00%	100.00%	85.74	51.44
8	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	49500	27272	76772	15354	15354	107480	21496	128976	39.81	100.00%	0.00%	39.81	23.88
9	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	49500	27272	76772	15354	15354	107480	21496	128976	49.42	100.00%	0.00%	49.42	29.65

## DRY BULK CARGO - WITH SHIP'S GRAB OR WITHOUT USING GRAB

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and modified by TAMP

## DRY BULK CARGO

(Per MT/Rs)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considered by TAMP	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost Per Shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	49500	24009	73509	14702	14702	102913	20583	123496	45.74	100.00%	0.00%	45.74	27.44
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	49500	24009	73509	14702	14702	102913	20583	123496	50.82	100.00%	0.00%	50.82	30.49
3	Food Grains	1980	1980	49500	24009	73509	14702	14702	102913	20583	123496	62.37	100.00%	0.00%	62.37	37.42
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	144000	30657	174657	34931	34931	244519	48904	293423	73.36	100.00%	0.00%	73.36	73.36
5(a)	Coking Coal	3600	3600	144000	30657	174657	34931	34931	244519	48904	293423	81.51	99.85%	0.15%	81.56	48.93
5(b)	Petroleum Coke	3600	3600	144000	30657	174657	34931	34931	244519	48904	293423	81.51	100.00%	0.00%	81.51	81.51
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	144000	30657	174657	34931	34931	244519	48904	293423	50.24	100.00%	0.00%	50.24	50.24
7	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	5840	144000	30657	174657	34931	34931	244519	48904	293423	50.24	0.00%	100.00%	83.74	50.24
8	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	49500	24009	73509	14702	14702	102913	20583	123496	38.12	100.00%	0.00%	38.12	22.87
9	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	49500	24009	73509	14702	14702	102913	20583	123496	47.32	100.00%	0.00%	47.32	28.39

## Annex - III(c)

## BREAK BULK CARGO

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT

## BREAK BULK CARGO

(Per MT/Rs)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne except for Containers in TEUs)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff proposed by NMPT	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost Per Shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	750	900	1800	72765	74565	14913	14913	104391	20878	125269	139.19	100.00%	0.00%	139.19	83.51
2	Jumbo Bags	1400	1680	18300	72765	91065	18213	18213	127491	25498	152989	91.07	100.00%	0.00%	91.06	54.64
3	Iron and steel coils and slabs	3400	4080	100800	50018	150818	30164	30164	211146	42229	253375	62.10	0.34%	99.66%	103.27	61.96
4	Iron and steel pipes, tubes, plates	700	840	68400	50018	118418	23684	23684	165786	33157	198943	236.84	0.34%	99.66%	393.85	236.31
5	Timber logs-Hard	1200	1440	58560	50018	108578	21716	21716	152010	30402	182412	126.68	100.00%	0.00%	126.68	76.01
6	Granites and Marbles	1000	1000	49000	34888	83888	16778	16778	117444	23489	140933	140.93	16.41%	83.59%	211.72	127.03
7	Containers Empty upto 20' *	400	160	2362	34888	37250	7450	7450	52150	10430	62580	391.13	68.68%	31.32%	447.14	268.28
8	Containers Laden upto 20' *	2100	140	2362	34888	37250	7450	7450	52150	10430	62580	447.00	68.68%	31.32%	511.01	306.61
9	Project Cargo	No Norms	600	10000	34888	44888	8978	8978	62844	12569	75413	125.69	0.34%	99.66%	209.01	125.41
10	Machinery and machinery parts	No Norms	600	12000	34888	46888	9378	9378	65644	13129	78773	131.29	0.34%	99.66%	218.33	131.00

## BREAK BULK CARGO

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and modified by TAMP

## BREAK BULK CARGO

(Per MT/Rs)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne except for Containers in TEUs)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff per tonne per shift considered by TAMP	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost Per Shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	750	900	1800	64074	65874	13175	13175	92224	18445	110669	122.97	100.00%	0.00%	122.97	73.78
2	Jumbo Bags	1400	1680	18300	64074	82374	16475	16475	115324	23065	138389	82.38	100.00%	0.00%	82.37	49.42
3	Iron and steel coils and slabs	3400	4080	100800	44042	144842	28968	28968	202778	40556	243334	59.64	0.34%	99.66%	99.18	59.51
4	Iron and steel pipes, tubes, plates	700	840	68400	44042	112442	22488	22488	157418	31484	188902	224.88	0.34%	99.66%	373.97	224.38
5	Timber logs-Hard	1200	1440	58560	44042	102602	20520	20520	143642	28728	172370	119.7	100.00%	0.00%	119.70	71.82
6	Granites and Marbles	1000	1000	49000	30717	79717	15943	15943	111603	22321	133924	133.92	16.41%	83.59%	201.19	120.72
7	Containers Empty upto 20' *	400	160	2362	30717	33079	6616	6616	46311	9262	55573	347.33	68.68%	31.32%	397.07	238.24
8	Containers Laden upto 20' *	2100	140	2362	30717	33079	6616	6616	46311	9262	55573	396.95	68.68%	31.32%	453.79	272.28
9	Project Cargo	No Norms	600	10000	30717	40717	8143	8143	57003	11401	68404	114.01	0.34%	99.66%	189.59	113.75
10	Machinery and machinery parts	No Norms	600	12000	30717	42717	8543	8543	59803	11961	71764	119.61	0.34%	99.66%	198.90	119.34

\* In respect of Container of 40' and 40' and above, rate will be 1.5 times and 2 times the rate arrived for 20' Container.

## Annex - IV

## Shore handling operations - Equipment estimation- DRY BULK CARGO

Sl. No.	Commodity group	As per Guidelines- Method -1			As per Guidelines- Method -2 - With 1 Km			As per Guidelines- Method -2 - Beyond 1 Km			As per Guidelines- Method -3 With in 1 Km		
		With Hopper	As proposed by Port	Deviation from norm	Within 1km	As proposed by Port	Deviation from Norms	Beyond 1km	As proposed by Port	Deviation from Norms	Within 1km	As proposed by Port	Deviation from Norms
		Dry bulk											
1	Finished Fertilizers - Urea, DAP, SOP, MOP and NPK	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	Yes	Trucks 15T - 12 nos. Payloaders 10T - 2nos. (at storage yard)	Tipplers 25T - 12 nos. Payloaders 10T - 2nos. (at storage yard)	Deviation except in place of Trucks of 15T, port has considers Tipplers of 25 T. The port has stated that	A. Ship Crane : Trucks 15T - 20 nos, B. HMC Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	A. Ship Crane : Tipplers 25T - 20 nos, B. HMC Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Deviation except in place of Trucks of 15T, port has considers Tipplers of 25 T. The port has stated that	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 12 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tipplers 25T- 12 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3) Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tipplers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.
2	Fertilizer - Raw Materials	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	No	Trucks 15T - 12 nos. Payloaders 10T - 2nos. (at storage yard)	Tipplers 25T - 12 nos. Payloaders 10T - 2nos. (at storage yard)	minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in	Trucks 15T- 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Tipplers 25T- 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 12 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tipplers 25T- 12 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3) Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tipplers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.

3	Food Grains	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	No	Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2nos. (at storage yard)	Tipppers 25T - 12 nos, Payloaders 10T - 2nos. (at storage yard)	the port.	Trucks 15T-20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Tipppers 25T-20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	the port.	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 12 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tipppers 25T- 12 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3) Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tipppers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.
4	Non Coking Coal (thermal coal)	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4nos. (at storage yard)	Tipppers 25T - 15 nos, Payloaders 10T - 4nos. (at storage yard)		Trucks 15T-25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Tipppers 25T-25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 15 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Tipppers 25T- 15 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	
5	Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4nos. (at storage yard)	Tipppers 25T - 15 nos, Payloaders 10T - 4nos. (at storage yard)		Trucks 15T-25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Tipppers 25T-25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 15 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Tipppers 25T- 15 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Deviation except in place of Trucks of 15T, port has considers Tipppers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.
6	Iron Ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	No	Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 4nos. (at storage yard)	Tipppers 25T - 20 nos, Payloaders 10T - 4nos. (at storage yard)		Trucks 15T- 34 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Tipppers 25T- 34 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 20 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Tipppers 25T- 20 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	
7	Gypsum and other ores and minerals	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	No	Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2nos. (at storage yard)	Tipppers 25T - 12 nos, Payloaders 10T - 2nos. (at storage yard)		Trucks 15T- 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Tipppers 25T- 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)		Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 12 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tipppers 25T- 12 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3) Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tipppers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.
8	Lime stone, Dolomite, Clinker, Clay, Stand and other similar Dry Bulk Cargo	Mobile Hoppers 30 cum - 4 nos	Mobile Hoppers 30 cum - 3 nos	No	Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4nos. (at storage yard)	Tipppers 25T - 15 nos, Payloaders 10T - 4nos. (at storage yard)		Trucks 15T- 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Tipppers 25T- 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 15 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tipppers 25T- 15 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3) Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tipppers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.

Sl. No.	Commodity group	As per Guidelines- Method -3 Beyond 1Km			As per Guidelines Method -4			As per Guidelines- Method -5 - with 1 Km			As per Guidelines Method - 5 - Beyond 1 Km			New Method proposed by NMPT - Method - 6	
		Beyond 1km	As proposed by Port	Deviation from Norms	Method - 4	As proposed by Port	Deviation from Norms	Within 1km	As proposed by Port	Deviation from Norms	Beyond 1km	As proposed by Port	Deviation from Norms	Within 1km	Beyond 1km
		Drv bulk													
1	Finished Fertilizers - Urea, DAP, SOP, MOP and NPK	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 20 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tipppers 25T- 20 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3). Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tipppers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.	Payloaders 10T - 3 nos	Payloaders 10T - 3 nos	No	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Tippper 25T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Deviation except in place of Trucks of 15T, port has considers Tipppers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Tipppers 25T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Deviation except in place of Trucks of 15T, port has considers Tipppers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.	Dozer 5T - 2 at berth, Payloader 10T - 3 nos., Tipppers - 12 nos.	Dozer 5T - 2 at berth, Payloader 10T - 3 nos., Tipppers - 20 nos.
2	Fertilizer - Raw Materials	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 20	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tipppers 25T- 20	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3).	Payloaders 10T - 3 nos	Payloaders 10T - 3 nos	No	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 12	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Tippper 25T - 12		Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Tipppers 25T - 20		Dozer 5T - 2 at berth, Payloader 10T - 3 nos.,	Dozer 5T - 2 at berth, Payloader 10T - 3 nos.,



		nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	3) Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tippers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.				nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)		nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)		Tippers - 12 nos.	Tippers - 20 nos.
3	Food Grains	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 20 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tippers 25T- 20 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3) Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tippers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.	Payloaders 10T - 3 nos	Payloaders 10T - 3 nos	No	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Tippers 25T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)		Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Tippers 25T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)		Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 3 nos., Tippers - 12 nos.	Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 3 nos., Tippers - 20 nos.
4	Non Coking Coal (thermal coal)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 25 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Tippers 25T- 25 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Deviation except in place of Trucks of 15T, port	Payloaders 10T - 6 nos.	Payloaders 10T - 6 nos.	No	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Tippers 25T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Tippers 25T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 4 nos., Tippers - 15 nos.	Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 4 nos., Tippers - 25 nos.
5	Coking Coal	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 25 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Tippers 25T- 25 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	has considers Tippers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of	Payloaders 10T - 6 nos.	Payloaders 10T - 6 nos.	No	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Tippers 25T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Tippers 25T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 4 nos., Tippers - 15 nos.	Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 4 nos., Tippers - 25 nos.
6	Iron Ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 34 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Tippers 25T- 34 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	equipment with shore handling agent in the port.	Payloaders 10T - 6 nos.	Payloaders 10T - 6 nos.	No	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Tippers 25T - 20 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 34 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Tippers 25T - 34 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 4 nos., Tippers - 20 nos.	Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 4 nos., Tippers - 34 nos.
7	Gypsum and other ores and minerals	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 20 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tippers 25T- 20 nos Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3) Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tippers of 25 T. The port has stated that minor	Payloaders 10T - 3 nos	Payloaders 10T - 3 nos	No	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Tippers 25T - 12 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)		Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 3 nos (at berth) Trucks 15T - 20 nos, Payloaders 10T - 2 nos (at storage yard)		Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 3 nos., Tippers - 12 nos.	Dozer 5T - 2 at berth, Payloaders 10T - 3 nos., Tippers - 20 nos.

				deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.											
8	Lime stone, Dolomite, Clinker, Clay, Stand and other similar Dry Bulk Cargo	Mobile Hoppers 30 cub - 4 nos, Trucks 15T- 25 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Mobile Hoppers 30 cub - 3 nos, Tipper 25T- 25 nos Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Yes (no. of hoppers considered at par with no. of hook as 3). Further in place of Trucks of 15T, port has considers Tippers of 25 T. The port has stated that minor deviation in equipment is based on availability of equipment with shore handling agent in the port.	Payloaders 10T - 6 nos	Payloaders 10T - 6 nos	No	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Tipper 25T - 15 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Trucks 15T - 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)	Payloaders 10T - 6 nos (at berth) Tippers 25T- 25 nos, Payloaders 10T - 4 nos (at storage yard)		Dozer 5T - 2 at berth, Payloader 10T - 3 nos., Tippers - 15 nos.	Dozer 5T - 2 at berth, Payloader 10T - 3 nos., Tippers - 25 nos.

**Break bulk**

Sl.No.	Commodity Group	As per Guidelines- Method -1			As per Guidelines- Method -2			As per Guidelines- Method -3			As per Guidelines- Method -4		
		Method -1	As proposed by Port	Deviation from norm	Method - 2	As proposed by Port	Deviation from norm	Method - 3	As proposed by Port	Deviation from norm	Method - 4	As proposed by Port	Deviation from norm
1	Bagged Cargo	Not Applicable	Not Applicable	No	No Equipment (manually loaded onto truck)	No Equipment (manually loaded onto truck)	No	Not Applicable	Not applicable	No	Trucks 10 T - 9 nos	Trucks Trailer 20T- 9 Nos.	A slight deviation based on capacity of equipment available with shore handling agents.
2	Jumbo Cargo	No Equipment	No Equipment	No	Not Applicable	Not Applicable	No	Trucks 15 T - 9 nos	Fork lift 5T -3 Nos at storage yard and Trucks 20T-9 Nos.	Fork Lift considered as manual handling of Jumbo Bags not possible.	Not Applicable	Not applicable	No
3	Iron & Steel - Coils and Slabs	No Equipment	No Equipment	No	Fork Lift Truck 30 T -1 nos at berth	Fork Lift Truck 30 T -1 nos at berth	No	Mobile Cranes - 30 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40 T - 9 nos	Mobile crane 30T-2 and Trailers 40 T-9 Nos.	No	Fork Lift Truck 30 T - 1 nos at berth and Mobile crane - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40 T - 9 nos	Fork lift 30T-1 at Berth, Mobile crane 30T-2 and Trailers 40 T-9	No
4	Iron & Steel - Pipes, Tubes, Plates	No Equipment	No Equipment	No	Fork Lift Truck 10 T -1 nos at berth	Fork Lift Truck 10 T -1 nos at berth	No	Mobile Cranes - 10 T - 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40 T - 9 nos	Mobile crane 10 T-2 and Trailers 40 T-9 Nos.	No	Fork Lift Truck 10 T - 1 nos at berth and Mobile cranes 10 T, 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40 T - 9 nos	Fork lift 10T-1 at Berth, Mobile crane 10T-2 and Trailers 40 T-9	No
5	Timber Logs - Hard	Not Applicable	Not Applicable	No	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth	No	Not Applicable	Not applicable	No	Log Grabbers 10 T - 5 nos at berth and 2 nos at yard, Tractor Trailers - 40T - 12 nos.	Log grabber 10T-5 No. at Berth and 2 Nos. at Storage yard and Trailers 40T - 12 Nos.	No
6	Granite and Marbles	No Equipment	No Equipment	No	Not Applicable	Not Applicable	No	Mobile Cranes 30 T - 2 nos, Trucks 40T - 12 nos.	Mobile crane 30 T-2 and Trailers 40 T- 12 Nos.	No	Not Applicable	Not applicable	No
7	Containers Empty	No Equipment	No Equipment	No	Fork Lift Truck 10T	Fork Lift Truck 10T	No	Fork Lift Truck 10	Forklift 10T- 1 No. at Container yard	No	Fork Lift Truck 10	Forklift 10T- 1 No at berth & 1 No. at	No

					-1 no at berth	-1 no at berth		T - 1 no, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	and Trailers 40T-12 No.s		T - 1 no at berth and 1 no at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	Container yard and Trailers 40T-12 Nos.	
8	Containers Laden	No Equipment	No Equipment	No	1 Top Lifter at berth	1 Reach stacker at berth	No	Top Lifter 1 no, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	Reachstacker/TLT-1 No. at Container yard and Trailers 40T-12 No.s	No	Top Lifter 1 at berth and 1 at yard, Tractor trailers 40 T - 12 nos.	Reach stacker/TLT-1 No at berth, Reachstacker/TLT - 1 No. at Container yard and Trailers 40T-12 No.s	No
9	Project Cargo	No norms	No Equipment	No	No Norms	Mobile Crane 30T - 2 nos.	No	No Norms	Mobile cranes 30T - 2 at Storage yard and Trailers 40T-6 Nos.	No	No Norms	Mobile cranes 30T - 2 at berth & 2 at Storage yard and Trailers 40T-4 Nos.	No
10	Machinery and Machinery Products	No norms	No Equipment	No	No Norms	Mobile Crane 30T - 2 nos.	No	No Norms	Mobile cranes 30T - 2 at Storage yard and Trailers 40T-6 Nos.	No	No Norms	Mobile cranes 30T - 2 at berth & 2 at Storage yard and Trailers 40T-4 Nos.	No

**Annex - V**  
**METHOD - 1**

**Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP**

**DRY BULK CARGO - METHOD 1- CARGO UNLOADED ONTO TRUCK FOR DIRECT DELIVERY TO CONSIGNEE PREMISES (WITH HOPPER)**

(Per MT/Rs)																
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	40500	2025	42525	8505	8505	59535	11907	71442	26.46	100%	0.00%	26.46	15.88
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	36450	1823	38273	7655	7655	53583	10717	64300	26.46	100%	0.00%	26.46	15.88
3	Food Grains	1980	1980	29700	1485	31185	6237	6237	43659	8732	52391	26.46	100%	0.00%	26.46	15.88
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	60000	3000	63000	12600	12600	88200	17640	105840	26.46	100%	0.00%	26.46	26.46
5	Coking Coal	3600	3600	54000	2700	56700	11340	11340	79380	15876	95256	26.46	99.85%	0.15%	26.48	15.89
6	Petroleum coke	3600	3600	54000	2700	56700	11340	11340	79380	15876	95256	26.46	100.00%	0.00%	26.46	26.46
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	87600	4380	91980	18396	18396	128772	25754	154526	26.46	100%	0.00%	26.46	26.46
8	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	5840	87600	4380	91980	18396	18396	128772	25754	154526	26.46	0%	100.00%	44.10	26.46
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	48600	2430	51030	10206	10206	71442	14288	85730	26.46	100%	0.00%	26.46	15.88
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	39150	1958	41108	8222	8222	57552	11510	69062	26.46	100%	0.00%	26.46	15.88

**METHOD - 2**  
**With in 1 KM**

**Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP**

**DRY BULK CARGO - METHOD 2- CARGO UNLOADED ONTO TRUCK (WITHOUT HOPPER) AND MOVED TO STORAGE YARD WITHIN THE PORT PREMISES WITHIN 1 KM**

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs/Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal

1	Finished Fertilizers	2700	2700	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	94.08	100%	0.00%	94.08	56.45
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	104.53	100%	0.00%	104.53	62.72
3	Food Grains	1980	1980	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	128.29	100%	0.00%	128.29	76.97
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	234000	11700	245700	49140	49140	343980	68796	412776	103.19	100%	0.00%	103.19	103.19
5	Coking Coal	3600	3600	234000	11700	245700	49140	49140	343980	68796	412776	114.66	99.85%	0.15%	114.73	68.84
6	Petroleum coke	3600	3600	234000	11700	245700	49140	49140	343980	68796	412776	114.66	100.00 %	0.00%	114.66	114.66
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	264000	13200	277200	55440	55440	388080	77616	465696	79.74	100%	0.00%	79.74	79.74
8	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrat e, Led and Zinc, Ore	5840	5840	264000	13200	277200	55440	55440	388080	77616	465696	79.74	0%	100.00 %	132.90	79.74
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	234000	11700	245700	49140	49140	343980	68796	412776	127.40	100%	0.00%	127.40	76.44
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	144000	7200	151200	30240	30240	211680	42336	254016	97.32	100%	0.00%	97.32	58.39

**METHOD - 2**  
**Beyond 1 km**

**Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP**  
**DRY BULK CARGO - METHOD 2- CARGO UNLOADED ONTO TRUCK (WITHOUT HOPPER) AND MOVED TO STORAGE YARD WITHIN THE PORT PREMISES BEYOND 1 KM**

Sr . No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20 %	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs /Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	192000	9600	201600	40320	40320	282240	56448	338688	125.44	100%	0.00%	125.44	75.26
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	192000	9600	201600	40320	40320	282240	56448	338688	139.38	100%	0.00%	139.38	83.63
3	Food Grains	1980	1980	192000	9600	201600	40320	40320	282240	56448	338688	171.05	100%	0.00%	171.05	102.63
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	129.65	100%	0.00%	129.65	129.65
5	Coking Coal	3600	3600	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	144.06	99.85%	0.15%	144.15	86.49
6	Petroleum coke	3600	3600	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	144.06	100.00 %	0.00%	144.06	144.06
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	348000	17400	365400	73080	73080	511560	102312	613872	105.12	100%	0.00%	105.12	105.12
8	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrat e, Led and Zinc, Ore	5840	5840	348000	17400	365400	73080	73080	511560	102312	613872	105.12	0%	100.00 %	175.19	105.12
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	160.07	100%	0.00%	160.07	96.04
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	192000	9600	201600	40320	40320	282240	56448	338688	129.77	100%	0.00%	129.77	77.86

**METHOD - 3**  
**With in 1 KM**

Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP

**DRY BULK CARGO - METHOD 3- CARGO UNLOADED ONTO TRUCK THROUGH HOPPER AND MOVED TO STORAGE YARD WITHIN THE PORT**  
**PREMISES FOR STORAGE - WITHIN 1 KM**

Sr . No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20 %	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs/Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	184500	9225	193725	38745	38745	271215	54243	325458	120.54	100%	0.00%	120.54	72.32
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	180450	9023	189473	37895	37895	265263	53053	318316	130.99	100%	0.00%	130.99	78.60
3	Food Grains	1980	1980	173700	8685	182385	36477	36477	255339	51068	306407	154.75	100%	0.00%	154.75	92.85
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	294000	14700	308700	61740	61740	432180	86436	518616	129.65	100%	0.00%	129.65	129.65
5	Coking Coal	3600	3600	288000	14400	302400	60480	60480	423360	84672	508032	141.12	99.85%	0.15%	141.21	84.72
6	Petroleum coke	3600	3600	288000	14400	302400	60480	60480	423360	84672	508032	141.12	100.00 %	0.00%	141.12	141.12
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	351600	17580	369180	73836	73836	516852	103370	620222	106.20	100%	0.00%	106.20	106.20
8	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Lead and Zinc, Ore	5840	5840	351600	17580	369180	73836	73836	516852	103370	620222	106.20	0%	100.00 %	177.00	106.20
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	282600	14130	296730	59346	59346	415422	83084	498506	153.86	100%	0.00%	153.86	92.32
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	183150	9158	192308	38462	38462	269232	53846	323078	123.78	100%	0.00%	123.78	74.27

**METHOD - 3**  
**Beyond 1 km**

Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP

**DRY BULK CARGO - METHOD 3- CARGO UNLOADED ONTO TRUCK THROUGH HOPPER AND MOVED TO STORAGE YARD WITHIN THE PORT**  
**PREMISES FOR STORAGE - BEYOND 1 KM**

Sr . No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20 %	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20 % * (7)	9 = 20 % * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20 % * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	232500	11625	244125	48825	48825	341775	68355	410130	151.90	100%	0.00%	151.90	91.14
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	228450	11423	239873	47975	47975	335823	67165	402988	165.84	100%	0.00%	165.84	99.50
3	Food Grains	1980	1980	221700	11085	232785	46557	46557	325899	65180	391079	197.51	100%	0.00%	197.51	118.51
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	354000	17700	371700	74340	74340	520380	104076	624456	156.11	100%	0.00%	156.11	156.11
5	Coking Coal	3600	3600	348000	17400	365400	73080	73080	511560	102312	613872	170.52	99.85%	0.15%	170.62	102.37
6	Petroleum coke	3600	3600	348000	17400	365400	73080	73080	511560	102312	613872	170.52	100.00 %	0.00%	170.52	170.52
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	435600	21780	457380	91476	91476	640332	128066	768398	131.58	100%	0.00%	131.58	131.58
8	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Lead and Zinc, Ore	5840	5840	435600	21780	457380	91476	91476	640332	128066	768398	131.58	0%	100.00 %	219.29	131.58
9	Limestone,	3240	3240	342600	17130	359730	71946	71946	503622	100724	604346	186.53	100%	0.00%	186.53	111.92

	Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo															
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	231150	11558	242708	48542	48542	339792	67958	407750	156.23	100%	0.00%	156.23	93.74

**METHOD - 4**

Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP

**DRY BULK CARGO - METHOD 4- CARGO UNLOADED ONTO WHARF AND LOADED ONTO TRUCKS AND GOING TO CONSIGNEE PREMISES**

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	108000	5400	113400	22680	22680	158760	31752	190512	70.56	100%	0.00%	70.56	42.34
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	108000	5400	113400	22680	22680	158760	31752	190512	78.40	100%	0.00%	78.40	47.04
3	Food Grains	1980	1980	108000	5400	113400	22680	22680	158760	31752	190512	96.22	100%	0.00%	96.22	57.73
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	95.26	100%	0.00%	95.26	95.26
5	Coking Coal	3600	3600	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	105.84	99.85%	0.15%	105.90	63.54
6	Petroleum coke	3600	3600	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	105.84	100.00%	0.00%	105.84	105.84
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	65.24	100%	0.00%	65.24	65.24
8	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	5840	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	65.24	0%	100.00%	108.74	65.24
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	216000	10800	226800	45360	45360	317520	63504	381024	117.60	100%	0.00%	117.60	70.56
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	108000	5400	113400	22680	22680	158760	31752	190512	72.99	100%	0.00%	72.99	43.80

**METHOD - 5**  
**With in 1 KM**

Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP

**DRY BULK CARGO - METHOD 5- CARGO UNLOADED ONTO WHARF AND LOADED ONTO TRUCKS AND TRANSPORTED TO STORAGE YARD - WITHIN 1 KM**

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	164.64	100%	0.00%	164.64	98.78
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	182.93	100%	0.00%	182.93	109.76
3	Food Grains	1980	1980	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	224.51	100%	0.00%	224.51	134.71
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	450000	22500	472500	94500	94500	661500	132300	793800	198.45	100%	0.00%	198.45	198.45
5	Coking Coal	3600	3600	450000	22500	472500	94500	94500	661500	132300	793800	220.50	99.85%	0.15%	220.63	132.38
6	Petroleum coke	3600	3600	450000	22500	472500	94500	94500	661500	132300	793800	220.50	100.00%	0.00%	220.50	220.50
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	480000	24000	504000	100800	100800	705600	141120	846720	144.99	100%	0.00%	144.99	144.99
8	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	5840	480000	24000	504000	100800	100800	705600	141120	846720	144.99	0%	100.00%	241.64	144.99
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	450000	22500	472500	94500	94500	661500	132300	793800	245.00	100%	0.00%	245.00	147.00

10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	252000	12600	264600	52920	52920	370440	74088	444528	170.32	100%	0.00%	170.32	102.19
----	--------------------------------	------	------	--------	-------	--------	-------	-------	--------	-------	--------	--------	------	-------	--------	--------

**METHOD - 5**  
**Beyond 1 km**

Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP

**DRY BULK CARGO - METHOD 5- CARGO UNLOADED ONTO WHARF AND LOADED ONTO TRUCKS AND TRANSPORTED TO STORAGE YARD - BEYOND 1 KM**

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	196.00	100%	0.00%	196.00	117.60
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	217.78	100%	0.00%	217.78	130.67
3	Food Grains	1980	1980	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	267.27	100%	0.00%	267.27	160.36
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	510000	25500	535500	107100	107100	749700	149940	899640	224.91	100%	0.00%	224.91	224.91
5	Coking Coal	3600	3600	510000	25500	535500	107100	107100	749700	149940	899640	249.90	99.85%	0.15%	250.05	150.03
6	Petroleum coke	3600	3600	510000	25500	535500	107100	107100	749700	149940	899640	249.90	100.00%	0.00%	249.90	249.90
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	564000	28200	592200	118440	118440	829080	165816	994896	170.36	100%	0.00%	170.36	170.36
8	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Lead and Zinc, Ore	5840	5840	564000	28200	592200	118440	118440	829080	165816	994896	170.36	0%	100.00%	283.93	170.36
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	510000	25500	535500	107100	107100	749700	149940	899640	277.67	100%	0.00%	277.67	166.60
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	300000	15000	315000	63000	63000	441000	88200	529200	202.76	100%	0.00%	202.76	121.66

**METHOD - 6**  
**With in 1 KM**

Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP

**DRY BULK CARGO - METHOD 6 EXPORT CARGO UNLOADED ONTO STORAGE YARD AND LOADED ONTO TRUCKS AND TRANSPORTED TO THE BERTH - WITHIN 1 KM**

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	213000	10650	223650	44730	44730	313110	62622	375732	139.16	100%	0.00%	139.16	83.50
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	213000	10650	223650	44730	44730	313110	62622	375732	154.62	100%	0.00%	154.62	92.77
3	Food Grains	1980	1980	213000	10650	223650	44730	44730	313110	62622	375732	189.76	100%	0.00%	189.76	113.86
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	267000	13350	280350	56070	56070	392490	78498	470988	117.75	100%	0.00%	117.75	117.75
5	Coking Coal	3600	3600	267000	13350	280350	56070	56070	392490	78498	470988	130.83	99.85%	0.15%	130.91	78.55
6	Petroleum coke	3600	3600	267000	13350	280350	56070	56070	392490	78498	470988	130.83	100.00%	0.00%	130.83	130.83
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	297000	14850	311850	62370	62370	436590	87318	523908	89.71	100%	0.00%	89.71	89.71
8	Benotomite, Bauxite,	5840	5840	297000	14850	311850	62370	62370	436590	87318	523908	89.71	0%	100.00%	149.52	89.71

	Copper, Concentrat e, Led and Zinc, Ore															
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	231000	11550	242550	48510	48510	339570	67914	407484	125.77	100%	0.00%	125.77	75.46
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	213000	10650	223650	44730	44730	313110	62622	375732	143.96	100%	0.00%	143.96	86.38

**METHOD - 6**  
**Beyond 1 km**

Working to arrive at upfront tariff for SHOREHANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP

**DRY BULK CARGO - METHOD 6 EXPORT CARGO UNLOADED ONTO STORAGE YARD AND LOADED ONTO TRUCKS AND TRANSPORTED TO THE BERTH - Beyond 1 KM**

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20 %	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers	2700	2700	261000	13050	274050	54810	54810	383670	76734	460404	170.52	100%	0.00%	170.52	102.31
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	2430	261000	13050	274050	54810	54810	383670	76734	460404	189.47	100%	0.00%	189.47	113.68
3	Food Grains	1980	1980	261000	13050	274050	54810	54810	383670	76734	460404	232.53	100%	0.00%	232.53	139.52
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4000	327000	16350	343350	68670	68670	480690	96138	576828	144.21	100%	0.00%	144.21	144.21
5	Coking Coal	3600	3600	327000	16350	343350	68670	68670	480690	96138	576828	160.23	99.85%	0.15%	160.33	96.20
6	Petroleum coke	3600	3600	327000	16350	343350	68670	68670	480690	96138	576828	160.23	100.00 %	0.00%	160.23	160.23
7	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	5840	381000	19050	400050	80010	80010	560070	112014	672084	115.08	100%	0.00%	115.08	115.08
8	Benotnite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	5840	381000	19050	400050	80010	80010	560070	112014	672084	115.08	0%	100.00 %	191.80	115.08
9	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	3240	291000	14550	305550	61110	61110	427770	85554	513324	158.43	100%	0.00%	158.43	95.06
10	Gypsum, other ore and minerals	2610	2610	261000	13050	274050	54810	54810	383670	76734	460404	176.40	100%	0.00%	176.40	105.84

**BREAK BULK CARGO**  
**Method 1**

Working to arrive at upfront tariff for SHORE HANDLING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP

**BREAK BULK CARGO**

**METHOD 1 : CARGO / CONTAINER UNLOADED ONTO TRUCK FOR DIRECT DELIVERY TO CONSIGNEES PREMISES OR VICE VERSA**

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20 %	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	750	900		0	0	0	0	0	0	0	0.00	100.00 %	0.00%	0.00	0.00
2	Jumbo Bags	1400	1680		15000	15000	3000	3000	21000	4200	25200	15.00	100.00 %	0.00%	15.00	9.00
3	Iron and steel coils and slabs	3400	4080		15000	15000	3000	3000	21000	4200	25200	6.18	0.34%	99.66 %	10.27	6.16
4	Iron and steel pipes,	700	840		15000	15000	3000	3000	21000	4200	25200	30.00	0.34%	99.66 %	49.89	29.93



	tubes, plates															
5	Timber logs-Hard	1200	1440		0	0	0	0	0	0	0	0.00	100.00 %	0.00%	0.00	0.00
6	Granites and Marbles	1000	1000		10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	16.80	16.41%	83.59 %	25.24	15.14
7	Containers Empty	400	160		10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	105.00	68.68%	31.32 %	120.04	72.02
8	Containers Laden	2100	140		10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	120.00	68.68%	31.32 %	137.18	82.31
9	Project Cargo		600		10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	28.00	0.34%	99.66 %	46.56	27.94
10	Machinery and machinery parts		600		10000	10000	2000	2000	14000	2800	16800	28.00	0.34%	99.66 %	46.56	27.94

**METHOD - 2**

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP  
**METHOD 2 : CARGO / CONTAINER UNLOADED ONTO WHARF AND LOADED ONTO TRUCKS AND GOING TO CONSIGNEE PREMISES OR VICE VERSA**

**BREAK BULK CARGO**

(Per MT/Rs)

Sr . No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	750	900	0	15000	15000	3000	3000	21000	4200	25200	28.00	100.00 %	0.00%	28.00	16.80
2	Jumbo Bags	1400	1680	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	100.00 %	0.00%	0.00	0.00
3	Iron and steel coils and slabs	3400	4080	20000	2000	22000	4400	4400	30800	6160	36960	9.06	0.34%	99.66 %	15.06	9.04
4	Iron and steel pipes, tubes, plates	700	840	11200	1120	12320	2464	2464	17248	3450	20698	24.64	0.34%	99.66 %	40.98	24.59
5	Timber logs-Hard	1200	1440	64000	6400	70400	14080	14080	98560	19712	118272	82.13	100.00 %	0.00%	82.13	49.28
6	Granites and Marbles	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	16.41%	83.59 %	0.00	0.00
7	Containers Empty	400	160	19211	1921	21132	4226	4226	29584	5917	35501	221.88	68.68%	31.32 %	253.66	152.19
8	Containers Laden	2100	140	35274	3527	38801	7760	7760	54321	10864	65185	465.61	68.68%	31.32 %	532.29	319.37
9	Project Cargo		600	15000	1500	16500	3300	3300	23100	4620	27720	46.20	0.34%	99.66 %	76.83	46.10
10	Machinery and machinery parts		600	15000	1500	16500	3300	3300	23100	4620	27720	46.20	0.34%	99.66 %	76.83	46.10

**METHOD - 3**

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP  
**METHOD 3 : CARGO / CONTAINER UNLOADED ONTO TRUCK AND TRANSPORTED TO STORAGE YARD WITHIN PORT PREMISES OR VICE VERSA**

**BREAK BULK CARGO**

(Per MT/Rs)

Sr . No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs / Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	750	900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100.00 %	0.00%	0.00	0.00
2	Jumbo Bags	1400	1680	66900	6690	73590	14718	14718	103026	20605	123631	73.59	100.00 %	0.00%	73.59	44.15
3	Iron and steel coils and slabs	3400	4080	174000	17400	191400	38280	38280	267960	53592	321552	78.81	0.34%	99.66 %	131.06	78.64
4	Iron and steel pipes, tubes, plates	700	840	89700	8970	98670	19734	19734	138138	27628	165766	197.34	0.34%	99.66 %	328.17	196.90
5	Timber logs-Hard	1200	1440	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100.00 %	0.00%	0.00	0.00
6	Granites and Marbles	1000	1000	121000	12100	133100	26620	26620	186340	37268	223608	223.61	16.41%	83.59 %	335.93	201.56
7	Containers	400	160	134422	13442	147865	29573	29573	207011	41402	248413	1552.58	68.68%	31.32	1774.9	1064.9

	Empty												%	1	5	
8	Containers Laden	2100	140	166549	16655	183204	36641	36641	256486	51297	307783	2198.45	68.68%	31.32 %	2513.27	1507.96
9	Project Cargo		600	69600	6960	76560	15312	15312	107184	21437	128621	214.37	0.34%	99.66 %	356.48	213.89
10	Machinery and machinery parts		600	69600	6960	76560	15312	15312	107184	21437	128621	214.37	0.34%	99.66 %	356.48	213.89

**METHOD - 4**

**Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at NMPT as furnished by NMPT and considered by TAMP**  
**METHOD 4 : CARGO / CONTAINER UNLOADED ONTO WHARF AND LOADED ONTO TRUCKS AND TRANSPORTED TO STORAGE YARD WITHIN PORT PREMISES OR VICE VERSA**  
**BREAK BULK CARGO**

(Per MT/Rs)

Sr. No.	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by NMPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff Considered by NMPT	% of Foreign and Coastal Traffic		Upfront tariff arrived by NMPT and considered by TAMP considering coastal concession policy Rs/Tonne	
				Equipment hire Cost Per Shift	Labour cost per shift	Total Equipment cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost				Foreign	Coastal		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	Foreign	Coastal
1	Bagged cargo	750	900	50400	5040	55440	11088	11088	77616	15523	93139	103.49	100.00 %	0.00%	103.49	62.09
2	Jumbo Bags	1400	1680	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100.00 %	0.00%	0.00	0.00
3	Iron and steel coils and slabs	3400	4080	194000	19400	213400	42680	42680	298760	59752	358512	87.87	0.34%	99.66 %	146.12	87.67
4	Iron and steel pipes, tubes, plates	700	840	100900	10090	110990	22198	22198	155386	31077	186463	221.98	0.34%	99.66 %	369.14	221.48
5	Timber logs-Hard	1200	1440	185600	18560	204160	40832	40832	285824	57165	342989	238.19	100.00 %	0.00%	238.19	142.91
6	Granites and Marbles	1000	1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16.41%	83.59 %	0.00	0.00
7	Containers Empty	400	160	153634	15363	168997	33799	33799	236595	47319	283914	1774.46	68.68%	31.32 %	2028.57	1217.14
8	Containers Laden	2100	140	201823	20182	222006	44401	44401	310808	62162	372970	2664.07	68.68%	31.32 %	3045.57	1827.34
9	Project Cargo		600	92000	9200	101200	20240	20240	141680	28336	170016	283.36	0.34%	99.66 %	471.21	282.73
10	Machinery and machinery parts		600	92000	9200	101200	20240	20240	141680	28336	170016	283.36	0.34%	99.66 %	471.21	282.73

**ANNEX- VI**

**Railway loading /unloading of cargo**  
**Working to arrive at Upfront Tariff for Loading and Unloading Cargo on Railway Wagons**

**A. Dry bulk cargo**

Sr. No.	Commodity	Equipment	Tonnage per Rate (Productivity)	Pay loader Stack yard & Railway Siding		Tippers		Total eqpt. cost	Labour charges@ 5% of Equipment Charges	Total cost	Operation OH @ 20% of Total cost	Admn. OH @ 20% of Total Cost	Total Op.Cost	Margin @ 20% of Total Op. Cost	Total cost	Shore handling rate per ton in Rs.
				No. of pay loader	hire charges per shift	No. of Tipper	hire charges per shift									
Railway siding within wharf																
1	All type of Dry Bulk Cargo	Payloader HM2021- 5T at storage point -3, pay loader for loading on wagon - 3 and Tipper - 6	3800	6	16500	6	6000	135000	6750	141750	28350	28350	198450	39690	238140	62.67
Railway siding at Panambur Marshalling Yard.																
2	All type of Dry Bulk Cargo	Payloader HM2021- 5T at storage point -3, pay loader for loading on wagon - 3 and Tipper - 10	3800	6	16500	10	6000	159000	7950	166950	33390	33390	233730	46746	280476	73.81

**B. Break Bulk Cargo**

Sr. No.	Commodity	Equipment	Tonnage per rake (Productivity)	Labour charges		Trucks		Total charges	Operation OH @ 20% of Total cost	Admn. OH @ 20% of Total Cost	Total Op.Cost	Margin @ 20% of Total Op. Cost	Total cost	Shore handling rate per ton in Rs.
				Storage yard @ Rs. 15/- per ton	wagon loading point @ Rs. 48/- per ton	No. of Trucks	Hire charges per shift							
Railway siding within wharf														
			2200	33000	105600	10	8000	218600	43720	43720	306040	61208	367248	166.93
Railway siding at Panambur Marshalling Yard														
2	Bagged cargo	No. of Trucks -15	2200	33000	105600	15	8000	258600	51720	51720	362040	72408	434448	197.48

**Railway loading /unloading of cargo****Working to arrive at Upfront Tariff for Loading and Unloading Cargo on Railway Wagons****BREAK BULK CARGO**

Sr. No.	Commodity	Equipment	TEUs per Rake(Productivity)	No. of Moves	Reach stacker charges per move	No. of Trailers	Total eqpt. cost	Labour charges@ 10 % of Equipment Charges	Total cost	Operation OH @ 20% of Total cost	Admn. OH @ 20% of Total Cost	Total Op.Cost	Margin @ 20% of Total Op. Cost	Total cost	Shore handling rate per TEU in Rs.
---------	-----------	-----------	-----------------------------	--------------	--------------------------------	-----------------	------------------	---	------------	----------------------------------	------------------------------	---------------	--------------------------------	------------	------------------------------------

**Railway siding within wharf**

1	Container (Empty) Upto 20'	Reach stacker - 1 at Storage yard and 1 at Railway loading point, 40T trailer -6	80	2	120.07	6	8000	48240.14	4824.01	53064.15	10612.83	10612.83	74289.82	14857.96	89147.78	1114.35
	Container (Loaded) Upto 20'	Reach stacker - 1 at Storage yard and 1 at Railway loading point, 40T trailer -6	80	2	251.96	6	8000	48503.92	4850.39	53354.31	10670.86	10670.86	74696.04	14939.21	89635.24	1120.44

**Railway siding at Panambur Marshalling Yard.**

2	Container (Empty) Upto 20'	Reach stacker - 1 at Storage yard and 1 at Railway loading point, 40T trailer -8	80	2	120.07	8	8000	64240.14	6424.01	70664.15	14132.83	14132.83	98929.82	19785.96	118715.78	1483.95
	Container (Loaded) Upto 20'	Reach stacker - 1 at Storage yard and 1 at Railway loading point, 40T trailer -8	80	2	251.96	8	8000	64503.92	6450.39	70954.31	14190.86	14190.86	99336.04	19867.21	119203.24	1490.04

Rate for container of 40' and 40' and above 40' will be 1.5 times and 3 times of the rate prescribed above for 20'

**Annex - VII**

**NEW MANGALORE PORT TRUST****UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES****SCALE OF RATES****CHAPTER - I****Definitions and General conditions****(I). Definitions:**

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii). 'Stevedoring' includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (iv). 'Shore handling' includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
- (v). "Stevedore and Shore handling Agent" is an authorized agent who has been issued the "Stevedoring and Shore handling License" for loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port, arranging and receiving the cargo to /from the hook point, intermodal Transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from / to wagons / trucks.

**(II). General conditions:**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
  - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the

- Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate.
- (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
- (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
- (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii). Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- \* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vi). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (vii). (a). The tariff notified is ceiling level.
- (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (c). The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (ix). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo category based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.

- (x). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xi). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January 2017 and 31<sup>st</sup> December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1<sup>st</sup> April of the relevant year till 31<sup>st</sup> March of the following year.
- (xii). The performance norms to be achieved remains the same for handling both foreign and coastal cargoes.
- (xiii). The tariffs are for handling cargo meant for export and import. If the cargo to be handled is coastal, Coastal charges prescribed will apply.
- (xiv). (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
- (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Annex on Performance Standards.
- (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
- (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
- (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
- (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.9. above of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xv). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (xvi). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xvii). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents/licence.
- (xviii). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port / Licence.
- (xix). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

- (xx). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xxi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xxii). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005.
- (a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
- (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)

## CHAPTER - II

### STEVEDORING CHARGES

#### 2.1. Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Cargo	Stevedoring charges per ton or part thereof in ₹			
		With Grab		With Ship Grab or Without Grab	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	All Fertilizer that can be directly used without processing- MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate	87.74	52.64	45.74	27.44
2	Fertilizer Raw Material which are used for production of Finished Fertilizer- Sulphur, Rock Phosphate	92.82	55.69	50.82	30.49
3	Food grains- Rice, Wheat, Maize, other Food grains, Cereals, Pulses Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions	104.37	62.62	62.37	37.42
4	Non coking coal- Thermal coal	115.36	115.36	73.36	73.36
5	Coking coal a) All types of Coal other than Thermal Coal such as: Calcined petroleum coke, Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds.	123.58	74.15	81.56	48.93
	(a). Petroleum Coke	123.51	123.51	81.51	81.51
6	Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore., (a). Iron Ore, Fines & Lumps, Iron Ore Pellets, etc.	92.24	92.24	50.24	50.24

	(b). Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	153.74	92.24	83.74	50.24
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo such as: River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand	80.12	48.07	38.12	22.87
8	Gypsum and other Ores and Minerals  Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore, and Minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge Chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High Carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome ore / Chrome Concentrate, Magnesite. Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.	89.32	53.59	47.32	28.39

**2.2. Break Bulk Cargo**

Sl. No.	Cargo	Stevedoring charges per ton (in ₹ per tonne)	
		Foreign	Coastal
1	Bagged Cargo All cargo in bags of various weights (25, 50, 60 kg, etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash	122.97	73.78
2	Jumbo Bags  All cargo in bags of various weights (0.5, 1.0, 1.5 MT etc.) that are handled only by hooking the bags to slings; and include cargo in boxes, cartons, barrels, drums or rolls such as: Wood Pulp in boxes, Processed wood such as Boards, Poles, Plywood, News Print, Oil- Animal or Vegetables in barrels, Rubber- Raw, Rubber- Manufactured, Synthetic Resin, Paper, Paper products and news print, Asphalt and Bitumen in barrels etc.,	82.37	49.42
3	Iron and steel coils and slabs All Iron and Steel coils and slabs of varying weights and dimensions: Include all Metal products and Asbestos of similar nature.	99.18	59.51
4	Iron and steel pipes, tubes, plates All Iron and steel pipes, tubes, plates of varying weights and dimensions: include all Metal Products and Asbestos of similar nature such as: Iron and Steel Materials, Aluminum products, Alumina Billets, Steel Pipes, Aluminum ingots, Asbestos, etc.	373.97	224.38
5	Timber logs-Hard Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.	119.70	71.82
6	Granites and Marbles  Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones- Sculptural, engraved slabs, dressed etc.	201.19	120.72
7	Containers Empty	Up to 20'	397.07
		Above 20' and Up to 40'	595.61
		Above 40'	794.14
8	Containers Laden	Up to 20'	453.79
		Above 20' and Up to 40'	680.68
		Above 40'	907.58
9	Project Cargo	189.59	113.75

	Cargo for specific projects, often with OOG specifications and handled through specialized means such as: Project material, Project equipment, Railway coaches and wagons. All types of project cargo including over dimensional consignment etc.		
10	Machinery and Machinery parts  All type of Machinery and Machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank Parts and Defense equipment/ machinery.	198.90	119.34

**Notes for schedule 2.1 and 2.2**

1. The Stevedoring charges given above are for the transfer of the cargo from the ship hold to the wharf or vice versa using ship board cranes/equipments and to be charged by the Stevedoring and Shore handling Agents to the shipping company or its agent for carrying out the stevedoring operation.
2. In case Harbour Mobile Crane is deployed, hire charges per ton at the rate specified in NMPT Scale of Rates will be additional. The hire charges for Harbour Mobile Crane includes grab and, therefore, Stevedoring charges for “without grab” shall be applicable for dry bulk cargo.
3. The Stevedoring and Shore Handling Agent has to engage the Port composite labour gangs for the stevedoring operation and pay to the Port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling workers.
4. Any incentives to be paid to the Port workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Agent.
5. The charges specified is a composite rate and includes all activities required to be performed for the stevedoring operation including the deployment of equipment inside the ship hatches for cargo handling such as sweeping, leveling etc. and no other charges can be levied.

**CHAPTER - III****SHORE HANDLING CHARGES****3.1. Dry Bulk Cargo**

Sl. No	Cargo	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹.)									
		Method1		Method2				Method 3			
		Foreign	Coastal	Within 1 Km		Beyond 1 Km		Within 1 Km		Beyond 1 Km	
				Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers.  All Fertilizers that can be directly used without processing such as MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate etc.	26.46	15.88	94.08	56.45	125.44	75.26	120.54	72.32	151.90	91.14
2	Fertilizer – Raw Materials  All Fertilizers that are used for production of Finished Fertilizers such as Sulphur, Rock Phosphate etc.	26.46	15.88	104.53	62.72	139.38	83.63	130.99	78.60	165.84	99.50
3	Food grains-  All type of food grains, Cereals, Pulses, Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions, etc.	26.46	15.88	128.29	76.97	171.05	102.63	154.75	92.85	197.51	118.51
4	Non coking coal (Thermal)	26.46	26.46	103.19	103.19	129.65	129.65	129.65	129.65	156.11	156.11



Sl. No	Cargo	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹.)									
		Method 1		Method 2				Method 3			
				Within 1 Km		Beyond 1 Km		Within 1 Km		Beyond 1 Km	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	coal)										
	Thermal Coal										
5	Coking coal										
	c) All types of Coal other than Thermal Coal and petroleum Coke such as: Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds, etc.	26.48	15.89	114.73	68.84	144.15	86.49	141.21	84.72	170.62	102.37
	d) Petroleum Coke	26.46	26.46	114.66	114.66	144.06	144.06	141.12	141.12	170.52	170.52
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	26.46	26.46	79.74	79.74	105.12	105.12	106.20	106.20	131.58	131.58
	c) Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets etc										
	d) Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	44.10	26.46	132.90	79.74	175.19	105.12	177.00	106.20	219.29	131.58
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo										
	All type of Alumina River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand etc.	26.46	15.88	127.40	76.44	160.07	96.04	153.86	92.32	186.53	111.92
8	Gypsum and other Ores and Minerals										
	Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore, and Minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge Chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High Carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome ore / Chrome Concentrate, Magnesite. Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.	26.46	15.88	97.32	58.39	129.77	77.86	123.78	74.27	156.23	93.74

Sl. No	Cargo	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹.)									
		Method 4		Method 5				Method 6			
				Within 1 Km		Beyond 1 Km		Within 1 Km		Beyond 1 Km	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Finished Fertilizers.										
	All Fertilizers that can be directly used without processing such as MOP, Urea, DAP, SOP, NPK, Ammonium Nitrate etc.	70.56	42.34	164.64	98.78	196.00	117.60	139.16	83.50	170.52	102.31
2	Fertilizer – Raw Materials										
	All Fertilizers that are used	78.40	47.04	182.93	109.76	217.78	130.67	154.62	92.77	189.47	113.68

Sl. No	Cargo	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹.)									
		Method 4		Method 5				Method 6			
				Within 1 Km		Beyond 1 Km		Within 1 Km		Beyond 1 Km	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	for production of Finished Fertilizers such as Sulphur, Rock Phosphate etc.										
3	Food grains-  All type of food grains, Cereals, Pulses, Bran of all kinds, Peas, Bulgur wheat, Corn Soya blend, Seeds of all kinds, Oilseeds, Sugar; candy or cube in bulk, Cattle Feed/Animal Feed, Bone and Bone Meal, Oil Cakes, Fodder, Copra cake, all types of Oil Extractions, etc.	96.22	57.73	224.51	134.71	267.27	160.36	189.76	113.86	232.53	139.52
4	Non coking coal (Thermal coal)  Thermal Coal	95.26	95.26	198.45	198.45	224.91	224.91	117.75	117.75	144.21	144.21
5	Coking coal  c) All types of Coal other than Thermal Coal and petroleum Coke such as: Coke/Charcoal, Metallurgical Coke, Coking Coal, coke of all kinds and charcoal of all kinds, etc.	105.90	63.54	220.63	132.38	250.05	150.03	130.91	78.55	160.33	96.20
	d) Petroleum Coke	105.84	105.84	220.50	220.50	249.90	249.90	130.83	130.83	160.23	160.23
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.  c) Iron Ore; Fines & Lumps, Iron Ore Pellets etc	65.24	65.24	144.99	144.99	170.36	170.36	89.71	89.71	115.08	115.08
	d) Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore etc.	108.74	65.24	241.64	144.99	283.93	170.36	149.52	89.71	191.80	115.08
7	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo  All type of Alumina River sand, stone dust, Fly Ash, Blast furnace slag, Dolomite chips, Ilmenite sand, Mill Scale, Other fluxing materials, Chalk, Rock sand etc.	117.60	70.56	245.00	147.00	277.67	166.60	125.77	75.46	158.43	95.06
8	Gypsum and other Ores and Minerals  Ores other than Iron Ore, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore, and Minerals other than Bentonite such as: Manganese Ore, Charge Chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, High Carbon Ferrochrome, Gypsum, Chrome ore / Chrome Concentrate, Magnesite, Graphite, Silicon Carbide, Mullite, Barytes, Feldspar, etc.	72.99	43.80	170.32	102.19	202.76	121.66	143.96	86.38	176.40	105.84

**3.2. Break Bulk Cargo**

Sl. No.	Commodity	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹.)							
		Method 1		Method 2		Method 3		Method 4	
		Foreign	coastal	Foreign	coastal	Foreign	coastal	Foreign	coastal
1	Bagged cargo  All cargo in bags of various weights (25,50,60 kg. etc.) that are manually handled such as: Cashew Nuts, Cashew Kernels, Tamarind Seed, Cement, Rice, Wheat and other food grains, Salt, Sugar, Candy or cube, Soda Ash etc.	-	-	28.00	16.80	-	-	103.49	62.09
2	Jumbo Bags  All cargo in bags of various weights (0.5, 1.0, 1.5 MT etc.) that are handled only by hooking the bags to slings; and include cargo in boxes, cartons, barrels, drums or rolls such as: Wood Pulp in boxes, Processed wood such as Boards, Poles, Plywood, News Print, Oil- Animal or Vegetables in barrels, Rubber- Raw, Rubber- Manufactured, Synthetic Resin, Paper, Paper products and news print, Asphalt and Bitumen in barrels etc.,	15.00	9.00	-	-	73.59	44.15	-	-
3	Iron and steel coils and slabs  All Iron and Steel coils and slabs of varying weights and dimensions: include all Metal products and Asbestos of similar nature.	10.27	6.16	15.06	9.04	131.06	78.64	146.12	87.67
4	Iron and steel pipes, tubes, plates  All Iron and steel pipes, tubes, plates of varying weights and dimensions: include all Metal Products and Asbestos of similar nature such as: Iron and Steel Materials, Aluminum products, Alumina Billets, Steel Pipes, Aluminum ingots, Asbestos, etc.	49.89	29.93	40.98	24.59	328.17	196.90	369.14	221.48
5	Timber logs-Hard  Timber Logs of varying length and of heavy weight; normally more than 1.5 MT per piece.	-	-	82.13	49.28	-	-	238.19	142.91
6	Granites and Marbles  Granite Blocks of all dimensions normally in the range of 3.0 to 40.0 MT per block and marbles of varying weight such as: Granite, Granite Blocks & Marbles, Stones- Sculptural, engraved slabs, dressed etc.	25.24	15.14	-	-	335.93	201.56	-	-
7	Container Empty	Up to 20'	120.04	72.02	253.66	152.20	1774.91	1064.95	2028.58
		Above 20' and Up to 40'	180.05	108.03	380.50	228.30	2662.37	1597.42	3042.86
		Above 40'	240.07	144.04	507.33	304.40	3549.82	2129.89	4057.15
8	Container Laden	Up to 20'	137.18	82.31	532.30	319.38	2513.27	1507.96	3045.57
		Above 20' and Up to 40'	205.78	123.47	798.45	479.07	3769.90	2261.94	4568.35
		Above 40'	274.37	164.62	1064.60	638.76	5026.53	3015.92	6091.13
9	Project Cargo  Cargo for specific projects, often with OOG specifications and handled through specialized	46.56	27.94	76.83	46.10	356.48	213.89	471.21	282.73

Sl. No.	Commodity	Shore Handling charges per ton or part thereof (in ₹.)							
		Method 1		Method 2		Method 3		Method 4	
		Foreign	coastal	Foreign	coastal	Foreign	coastal	Foreign	coastal
	means such as: Project material, Project equipment, Railway coaches and wagons. All types of project cargo including over dimensional consignment etc.								
10	Machinery and machinery parts  All type of Machinery and Machinery products that are of varying weights and dimensions such as: Machinery and Spares, Machinery parts, Military Goods, Arms, Ammunition, Explosives and Defense Stores, Tank and Tank Parts and Defense equipment/ machinery.	46.56	27.94	76.83	46.10	356.48	213.89	471.21	282.73

### 3.3. Charges for loading/unloading cargo on Railway wagons

Sl. No.	Commodity		Handling charges per ton or part thereof (In ₹.)	
			Railway siding inside wharf	Railway siding at Panambur Marshalling yard
1	All types of Dry bulk cargo		62.67	73.81
2	Bagged Cargo		166.93	197.48
3	Container Empty	Up to 20'	1114.35	1483.95
		Above 20' and Up to 40'	1671.53	2225.93
		Above 40'	2228.70	2967.90
4	Container Laden	Up to 20'	1120.44	1490.04
		Above 20' and Up to 40'	1680.66	2235.06
		Above 40'	2240.88	2980.08

#### Notes for schedule 3.1, 3.2 and 3.3

- Description of methods mentioned above for Shore handling operations is given below:

#### For Dry Bulk Cargo:

Method	Details of Handling Methods
1	Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignee premises (with hopper)
2	Cargo unloaded onto truck (Without hopper) and moved to storage yard within the Port premises
3	Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within the Port premises for storage
4	Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises.
5	Cargo unloaded onto wharf and loaded on to Trucks and transported to storage yard
6	Export: Cargo unloaded onto Storage yard and loaded onto trucks and transported to the Berth.

#### For Break Bulk Cargo:

Method	Details of Handling Methods
1	Cargo/Container unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises or vice versa
2	Cargo/Container unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises or vice versa
3	Cargo/Container unloaded onto truck and transported to Storage yard within Port premises or vice versa
4	Cargo/Container unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to Storage yard within Port premises or vice versa

- The charges prescribed are for the entire shore handling activities consisting of the receipt of the cargo at the hook point, handling on the wharf, transportation to the storage point, storage, delivery of the cargo to the consignee for the import cargo. The reverse cycle will be for the export cargo.
- The charge for handling cargo at railway siding includes loading of cargo/container at stack yard, transportation and unloading from trucks/tipper/trailers and loading on to railway wagons and vice versa including trimming, covering etc.
- The charges specified are a composite rate for above services and no other charges can be levied.

- (iv). The Stevedoring and Shore Handling Agent has to engage the Port composite labour gangs for the Shore Handling operation and pay to the Port the per ton levy as per the prevailing Scale of Rate for the supply of the cargo handling workers.
- (v). Any incentives to be paid to the Port workers as per the statutory agreement are to be paid to the Port or the worker as the case may be by the Stevedoring and Shore Handling Agent.

\*\*\*\*\*

### **Annex - VIII**

#### **Performance Standards**

##### **A. Dry Bulk Cargo:**

The Performance standards for dry bulk cargo to be achieved for 100% WPI escalation will be as the Performance norms approved by the Authority vide Order No TAMP/97/2016-NMPT dated 21 July 2017 under the Berthing Policy issued by the MOS vide letter No. PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016.

##### **B. Break Bulk Cargo:**

Sl. No.	Cargo	Performance Standards
1	Bagged cargo	900 Tons
2	Jumbo bags	1680 Tons
3	Iron and steel-coils and slabs	4080 Tons
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	840 Tons
5	Timber hard	1440 Tons
6	Granites and marbles	1000 Tons
7	Containers empty	160 TEUs
8	Containers laden	140 TEUs
9	Project cargo	600 Tons
10	Machinery and machinery parts	600 Tons

**Note for A & B - The norms specified are applicable for both the stevedoring and shore handling Operations.**